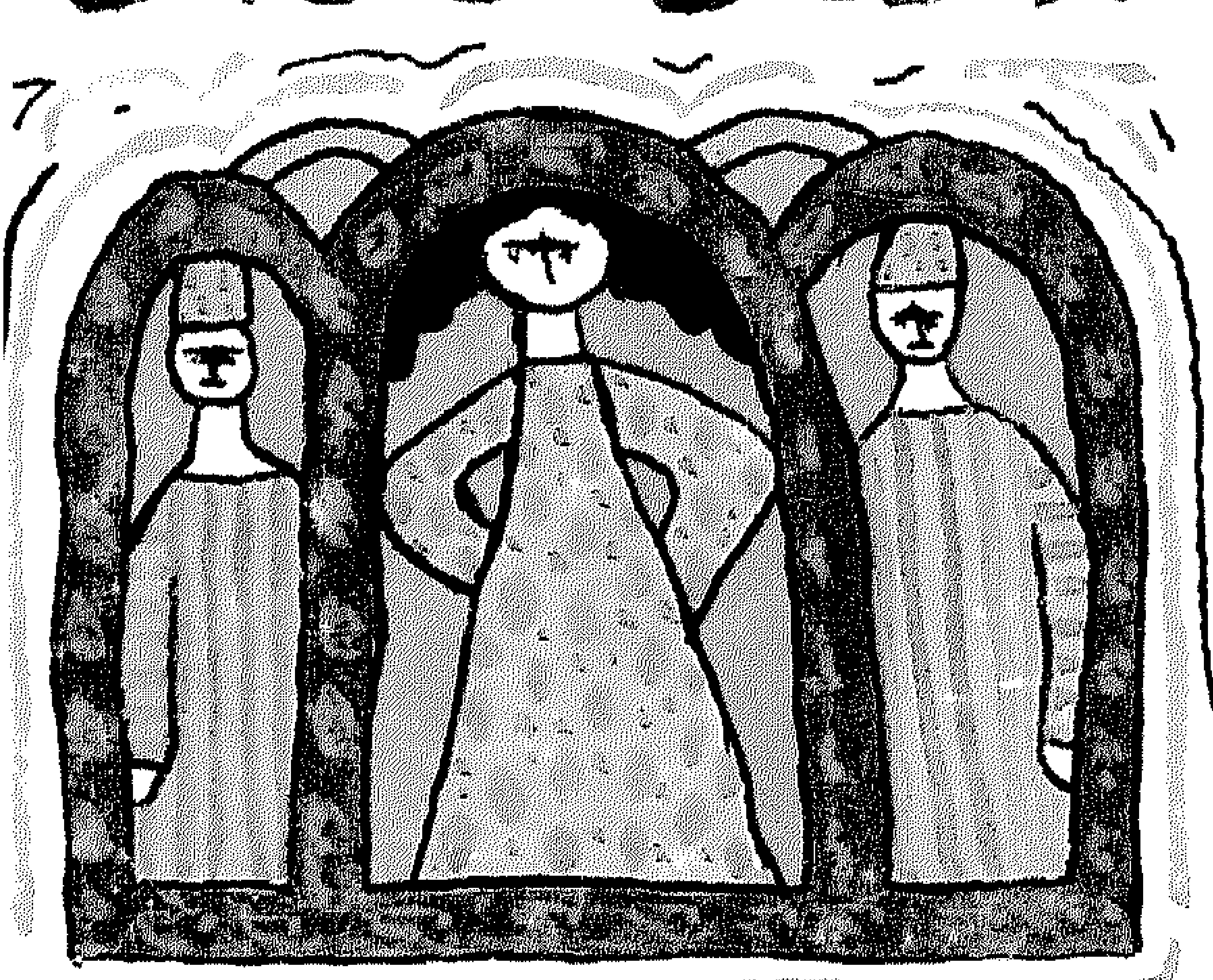
المدينة العربية

د. جمال حمدان





KITAB AL-HILAL

سلسلة شهرية تصدر عن دار الهلال

مكرم محمد أحمد — رئيس مجلس الإدارة

عبدالحميد حمروش — نائب رئيس مجلس الإدارة

مركز الإدارة

دارالهلال ١٦ ش محمد عزالعرب. تليفون: ٣٦٢٥٤٥٠ سبعة خطوط

العدد ٥٤٩ - ربيع ثانى - سبتمبر ١٩٩٦ NO-549- SE-1996

فاكس FAX-3625469

مصطفى نبيل — رئيس التحرير

عادل عبدالصمد — سكرتير التحرير

أسعار بيع العدد فئة ٦٠٠ قرشاً

سوريا ١٨٥ - لبنان ١١٥٠٠ ليرة - الاردن ٤٥٠٠ فلس - الكويت ٢٥٠٠ فلس - السعودية ٢٠ ريالاً.

المدينـــة العربيـة

بقلم:

دكتور جمال حمدان

دار الهلال

الغلاف للفنان
حلمى التونى

مقدمة

للمدينة دور غير عادى فى الحضارة العربية . فهناك من الأدلة ما يوحى بأن حضارة العرب كانت أساساً حضارة مدن ، فلقد كانت المدينة بلا مغالاة مصنع ، الحضارة العربية . بينما فيما بعد فى عصورنا المظلمة أصبحت المدينة مستودع البقية الباقية من حضارة الإسلام الرائعة - أصبحت «متحف» الحضارة العربية . ولئن كانت أنهار العرب تمثل «تاريخا سائلا» كما يقولون ، فإن مدننا الكبرى «تاريخ محفوظ» . أما فى عصرنا الحديث فقد تحددت نقطة التماس الحرجة فى عملية الاحتكاك الحضارى بين الشرق والغرب فى المدينة أساساً ، وبذلك صارت «بوتقة» الحضارة العربية الجديدة . وهكذا : من مصنع إلى متحف إلى معمل كان تطور دور المدينة العربية الحضارى . والمدينة العربية تعيش اليوم عصر نهضتها risorgimento بحق لتأخذ مكانة مرموقة بين أنماط المدنية فى العالم . وهى فى كل هذا تكاد تكون اختزالا بليغا للشخصية الإقليمية العربية ، ومفتاحاً لمنطقة حضارية متميزة Kulturkreise بالمعنى الأنثروبولوجى . فهى بكل وضوح بؤرات للتطور الحضارى وبلورات من التحضر ؛ هى أجهزة الاستقبال

والإرسال المادى والعملى ، ومراكز الاستقطاب الفكرى والإشعاع الثقافى . وهى فى أكبر صورها بوتقة للانصهار الحضارى melting-pot وفى نفس الوقت جبهات للتصادم الجنسى : مشاتل للتخمر السياسى ومواطن للوعى القومى . بينما هى فى أصغر صورها حبوب اللقاح الحضارية التى تبث التغيير والتطوير فى تضاعيف الريف وخلايا الأقاليم .

إذا كان هذا هو الدور الحيوى الذى تمارسه ومارسته المدينة العربية ، فهل يتناسب معه اهتمامنا العلمى وجهدنا الأكاديمى ؟ إن الذى يدرس المدينة الأوروبية لاشك واجد أن مشكلته هى كيف يستوعب تلك المكتبة العامرة العارمة التى تبدأ على سبيل المثال من المدينة القديمة La Cité Antique لفيستل دى كولانج وتتقدم إلى عمل لافيدان الضخم عن العصور القديمة والوسطى Histoire de l'Urbanisme إلى رائعة ديكسون «الموسوعية» الكبيرة West European City .. إلخ عدا - حرفياً - آلاف من المونوجرافات والأبحاث التفصيلية . أما مشكلة الباحث فى المدينة العربية فهى بلا تردد كيف يبدأ من لا شىء وكيف يعمل من نقطة الصفر . ليست ثمة إلا بضع مونوجرافات - دراسات منفردة - عن بعض المدن وخاصة العواصم العربية ، أكثرها من أقلام غير عربية وأقلها ما ظل محتفظاً بجدته . أما عن الدراسات الإقليمية فليس منها إلا بعض محاولات حديثة محدودة لا تغطى إلا جزءاً صغيراً

من العالم العربى . وأسوأ من هذا أن الخامة الأولية للدراسة قد تكوت فاقدة تماما فى بعض الحالات، سواء فى هذا الإحصاءات أو الخرائط . إن المدينة العربية باختصار تكاد من وجهة البحث العلمى تكون أرضا مجهولة .

وفى البحث الحالى محاولة أولى لعمل مسح إقليمى متكامل للمدينة فى إطار منهجى محدد وفى حدود معينة التزمها . فأولا هو لا يتعرض للناحية التاريخية ، فذاك وحده يمكن أن يكون موضوعا لدراسة مفصلة شيقة وإن تكن شاقة . وقد آثرنا أن نبدأ من الوضع الحالى مباشرة فى حدود الفترة الحديثة . وعلى كل فقد سبق أن عالجنا هذا البعد التاريخى للمدينة العربية فى أكثر من مكان آخر (١) .

ثم إن هذا البحث ثانياً لا يتعرض لما يسمى جغرافية المدينة الداخلية بل يقصر نفسه على الدراسة الإقليمية الخارجية . وهى فى ذاتها جانب مهمل إهمالا مثيراً فى جغرافية المدن . كما أن الدراسة الداخلية تحتاج إلى الأبحاث الحقلية المباشرة ، وأكثر من ذلك إلى عمل حياة برمتها ! فى هذه الحدود إذن يبدأ هذا العمل بدراسة أصولية

---

(١) جمال حمدان . جغرافية المدن . القاهرة ، ١٩٦٠ . ص ٦٠ - ١٣٤ ،
G. Hamdan, The Pattern of Medieval Urbanism in the Arab World, Geography, April, 1962, pp.121-134.

systematic مقارنة نتتبع فيها تباعا الانفجار المدنى الحديث فى العالم العربى ، ثم نحلل المدن الكبرى فالعواصم فالمدن الجديدة ، وأخيراً نحاول تصنيفاً وظيفياً عاما لمدن العرب . ثم يأتى الباب الثانى إقليمياً فتدور فصوله مع قطاعات شبكة المدن العربية كل حسب وحداته الجغرافية الطبيعية دون أن نغفل وحداته السياسية تماماً . وفى هذا الباب الأخير محاولة لبلورة وتطبيق منهج جديد موحد فى معالجة الشبكة المدنية . منهج يحلل هيكل الشبكة إلى محاور وخطوط عضوية أكثر منه إلى نقط أو بقع عفوية . ولابد هنا أن ننبه إلى أمرين أولهما يختص بفلسطين المحتلة ، فقد أنتهينا إلى أن علينا أن ندرس ما فعله العدو بها كجزء من واجبنا من معرفة عدونا الأكبر . ثانيا لم تعالج مصر فى الدراسة الإقليمية اكتفاء هنا بما سبق لنا من معالجة لها فى مكان آخر (١) .

ويود المؤلف هنا أن ينتهز هذه الفرصة ليقدم كل شكره وعميق تقديره للصديق الفنان الأستاذ إدوارد إبراهيم سعد المدرس الأول بوزارة التربية والتعليم على تفضله برسم خرائط هذا الكتاب فجاءت بهذه الدقة وهذه الإجادة .

---

(1) G. Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo,1959.

الباب الأول

دراسة أصولية

الفصل الأول

حضـارة المـدن

تطور المدنية

أتى على المدينة العربية حين من الدهر لم تكن شيئا مذكورا . ففى القرون الخمسة الماضية ، حين كانت أوربا قد خرجت من عصورها المظلمة وأخذت تتواثب وتتفجر حول العالم ، كان العالم العربى قد ودع عصره الذهبى ودخل عصوره المظلمة فى فترة طويلة من «البيات الشتوى» الحضارى . ومع اقتصاده وحضارته وسكانه ، ذبلت مدنه وتدهورت . ولم ينعكس الاتجاه إلا مع القرن التاسع عشر حين بدأ «الاحتكاك الحضارى» مع الغرب ، وبدا كما لو أن العالم العربى – هو الذى كان مهد المدينة الأول التى منها انتشرت إلى أوروبا – قد أخذ يقترض حياة المدن ضمن بقية مركبات الحضارة الحديثة من تلك القارة ولكن هذه الاستعارة لم تكن قط خلقا وإنما بعثا كانت . وقد تجرثمت منذ بداية القرن ١٩ بوادر «ثورة سكانية» اشتد عودها منذ منتصفه واكتملت قواها منذ بداية القرن الحالى . وليس ثمة أرقام يقينية عن هذه

البداية ، ولكن تقديرات ١٨٠٠ الاجتهادية تعطى مصر والجزائر نحو ٢,٥ مليـــون لكل ، ومليـــونا للعراق، ، ٨٠٠ ألف لســوريا ، ٣٠٠ ألف لفلسطين [1] أى نحو ٧ ملايين لهذه الوحدات الخمس فإذا كانت هذه الوحدات تمثل اليوم - ١٩٦٠ - نحو ٥٥٪ من كل سكان العالم العربى ، فيمكن بصورة تقـريبية جدا أن نقدر ســـكان العالم العربى فى ذلك التاريخ - ١٨٠٠ - بنحو ١٣،٠ مليونا . ولما كان عددهم اليوم حوالى ١٩٦٠ هو بغير كســور ٨٩ مليونا ، فمعنى ذلك أن العالم العربى الآن ٧ أمثال ما كان عليه حينذاك ، أى أنه زاد بنسبة ٦٠٠ ٪ فى نحـــو قرن ونصف . تلك إذن ثورة ديموغرافية ، عارمة لا شك فيها .

ومن أسف أننا لا نستطيع أن نقدر القطاع المدنى فى جسم السكان منذ بداية تلك الفترة ، ولكن كل الدلائل تشير إلى أنه كان ضئيلا . حقا لقد ورث العالم العربى عن تاريخه الألفى الحافل شبكة مدن يمكن أن تعد شيئاً بالقياس المحلى . ففى مصر مثلا كانت نسبة سكان المدن ١٩٪ (١٨٠٠) ، بينما عن العراق يقول بلا نشار :

"... nombre relativement élévé des villes dans un pay-

(1) A. Bonné, Economic Development of the Middle East, Lond., 1945, p.10.

aussi miserable et aussi peu peublé ..." (1)

ومع ذلك فبالمقياس العالمى الجديد لا شك أننا بدأنا الفترة الحديثة بتخلف مدنى محقق .. ثم مع تجمع خيوط الثورة السكانية بدأت حركة تمدين وئيدة ولكنها أكيدة . على أن حركة التمدين لم تواكب طفرة السكان العامة زمنيا ولم تناظرها حجما . ففى مصر مثلا تخلفت موجة المدنية عن موجة السكان وظل معدل نمو المدن أقل من معدل نمو السكان العام حتى نهاية القرن الماضى ، ثم انعكست العلاقة بعد ذلك وبتزايد مطرد حتى أصبح المعدل المدنى فى العقدين الأخيرين نحو أربعة أمثال المعدل السكانى (٢) . ومن الطبيعى أن تتخلف بداية التمدين عن بداية النمو السكانى ، لأن المدينة إنما تستمد خامتها ومادة جسمها من الريف ، فكان طبيعيا أن ينمو الريف أولا وبعده تنمو المدن . ولكن إن صح هذا فى البداية ، فإن عاملا آخر تدخل فى النهاية ليعوق انطلاقة المدينة بالنسبة لانفجار السكان . هذا هو الاستعمار الذى فرض التوجيه الزراعى ليئد الصناعة وأداً ، ومن ثم إذا لم يكن قد عرقل نمو السكان العام فقد وضع تحديدا مباشرا وصارما على إمكانيات نمو

---

(1) R. Blanchard, L' Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle,1929.

(2) I. A. Farid, Population of Egypt, Cairo, 1948, P.20; G. Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959, P.12.

المدن . ولهذا لم تنطلق المدينة حقا إلا منذ تقهقر الاستعمار وتقدم التصنيع مع الحرب الأخيرة . وعلى هذا يمكن أن نميز ثلاث مراحل فى تطور المدنية الحديثة في مصر : مرحلة أولية تغطى القرن ١٩ كله فهى طويلة بطيئة شاقة تقل فيها سرعة الزحف المدنى عن المد السكانى ؛ ثم مرحلة تكوينية من بداية القرن الحالى حتى الحرب العالمية الثانية وفيها تغلب معدل نمو المدن على معدل نمو السكان العام كثيرا وارتفعت نسبة المدنية العامة إلى أقل من $\frac{١}{٤}$ مجموع السكان ؛ أخيرا مرحلة انفجارية منذ الحرب الأخيرة وفيها أصبح معدل نمو المدن عدة أضعاف معدل نمو السكان العام وارتفعت نسبة المدنية العامة إلى أكثر من $\frac{١}{٣}$ مجموع السكان .

وبطبيعة الحال ، لا تنطبق هذه الدورة التطورية تماما على سائر أجزاء العالم العربى . فقد تخلفت بداية الدفع المدنى فى أجزاء كثيرة منه بدرجة أو بأخرى ، فهى لم تتضح فى المغرب والشام والعراق إلا منذ النصف الثانى من القرن الماضى ، بينما تأخرت حتى الحرب الثانية فى بقية الأجزاء . ففى المغرب بعامة كان الاستعمار السكنى ضابطا مذبذب الأثر : فهو فى البداية قد شل نمو السكان والمدن على السواء بحروب الإبادة والطرد إلى الصحراء والجبال ، ثم بعد ذلك دفعه بالإحلال الأجنبى الذى تركز أساسا فى المدن كما دفع نمو المدن

بانتزاع الملكيات الزراعية من الوطنيين فتحولوا بالهجرة إلى بروليتارية مدنية . وبوجه عام ، لا تتخلف مراحل دورة التمدين فى المغرب عنها فى مصر تاريخياً إلا بعقود قليلة على الأكثر . وبالمثل فى الشام حيث كان الموقع وكانت تجارة المرور دائما دعامات المدنية . بل إن عملية التمدين هنا بسبب ضآلة حجم السكان العام تقدمت بسرعة كبيرة حتى وصلت الآن إلى نسب تزيد عما بمصر كما فى لبنان مثلا . وقد كان تطور فلسطين يسير تقريبا فى خط سوريا إلى أن دهمها الخطر الصهيونى الذى تركز فى المدن تحت الإنتداب ثم تحولت فلسطين المحتلة على أيدى إسرائيل إلى مخلوق شاذ مدنياً فى أقل من عقد . ولقد تأخر العراق عن الشام بضعة عقود ولكن لا شك أنه الآن ومنذ العقد الأخير فى مرحلته الانفجارية مدنيا . أما فى الجزيرة العربية فقد كان البترول منذ الحرب الأخيرة هو المحرك الأول والأخير لنمو السكان والمدن على السواء . ومعنى هذا أن بداية التمدين قد تأخرت جداً ، ولكنها فى بعض الحالات عوضت بأن انتقلت مع المرحلة الأولية إلى المرحلة الانفجارية دفعة واحدة وبلا تدرج كما فى الكويت بالذات . على أن السعودية وبقية وحدات الجزيرة مضافا إليها السودان وليبيا لا تزال بدرجة أو بأخرى فى المرحلة الأولية ولم تدخل بعد المرحلة التكوينية .

النمط الجغرافى للمدنية

وعلى أساس هذه الفروق الزمنية فى دورة التمدين . يمكننا أن نعرض لدرجة التمدين كما هى الآن فى مختلف أجزاء العالم العربى . على أن المشكلة المزمنة تقليديا هى صعوبة المقارنة بين نسب المدنية العامة بين الوحدات المختلفة لا لاختلاف المقياس العددى للمدينة الذى تتخذه كل وحدة فقط ، وإنما كذلك لاختلاف المفهوم الحقيقى للمدينة من وحدة إلى أخرى ، بل داخل الوحدة الواحدة . المشكلة باختصار هى أين تنتهى القرية وتبدأ المدينة ، وكيف نفصل سقف الريف عن أرضية المدينة ؟ ويتوتر الخيط الرفيع الذى يفصل بينهما فى كثير من أجزاء العالم العربى بسبب طبيعة السكنى الريفية . فهى قد تدعو إلى الحلات النووية الضخمة سواء خارج المزروع ضمانا للحماية والدفاع أو داخله ضمانا للحماية من الفيضان كما فى مصر أو فى العراق حيث يعرف الأخير ظاهرة نادرة فى العالم العربى – قد يمكن أن نسميها نيجيرية أو مجرية – وهى أن كثيرا من فلاحى الاقطاعيات الزراعية كانوا يفضلون السكنى فى المدن المجاورة مع الرحلة يوميا إلى الحقل على

السكنى فى الريف المكشوف غير الآمن [1] . كما أن إفراط السكان فى ذاته يتخم أحجام القرى حتى تبدو «مدنا إحصائية» وعدا هذا فقد أصبح من الحديث المعاد أن نسبة المدنية على الأساس العددى تختلف عنها على الأساس الشكلى اللاندسكيبى أو على الأساس الفعلى الوظيفى .

ولكن المهم أن ندرك أن كل النسب المئوية للمدنية العامة ليست مقياسا حقيقياً ولا دليلا حاسما على درجة المدنية الفعالة . ولهذا فنحن نوردالجدول الآتى على علاته ومع هذه التحفظات (شكل ١) .

الوحدة	السنة	نسبة سكان المراكز الإدارية ٪	نسبة سكان الحلات + ١٠ ألفا ٪
مصر	١٩٤٧	٣٢	٣٣
مصر	١٩٦٠	–	٣١ (٢)

(1) Blanchard, op. cit.
(2) D. Sadek, "Medium - Sized Towns in the Urban Pattern of Modern Egypt," Bull. Soc. Géog. d'Egypte, 1961, p.115.

الأردن	١٩٥٢	٣٧,٧	٢٨,٧
فلسطين المحتلة	١٩٥٨	–	٧٥,٩ (١)
سوريا	١٩٥٢	٢٧	٢٤,٦
لبنان	١٩٤٧	–	٤٣,٤ (٢)
العراق	١٩٤٧	٣٣	٢٦,٧
العراق	١٩٥٧	–	٣٦ (٣)
السعودية	١٩٦٠	–	٩
السودان	١٩٥٦	–	٨ (٤)
تونس	١٩٥٢	٣٧	–
الجزائر	١٩٥٢	–	٢٠
المغرب	١٩٥٢	–	٢٣,٥

(1) D.H.K. Amiran & A. Shahar, "The Towns of Israel," Geog. Review, July, 1961, p.319.

(٢) لبنان فى عهد الاستقلال . المؤتمر الثقافى العربى الأول : الحكومة اللبنانية .

(٣) جاسم الخلف . محاضرات فى جغرافية العراق . القاهرة ١٩٥٩ ص ٤١٤ .

(٤) سعد الدين فوزى . جوانب من الاقتصاد السودانى ص ٢٤ .

ومن الخطأ أن نحلل معنى هذه الأرقام بدقة أكثر مما تستحق . ولكن لنا أن نأخذ بتوجيهها العام . وعلى هذا الأساس يمكن أن نصنف العالم العربى إلى ثلاثة أنماط رئيسية من المدنية العامة : قاعدى ، وبدائى ، وشاذ ، فالنمط القاعدى هو الذى يسود الجزء الأكبر من المنطقة ويمثل العمود الفقرى للمدنية العربية ، وفيه تتراوح النسبة بين الثلث والربع ، وهذا يشمل مصر وسوريا والعراق وتونس والجزائر والمغرب . وهذا النمط يدل بعامة على قدر معقول من التمدين لا هو الآن بالمفرط ولا هو بعد بالمفرط . وهو ينبعث عادة من قدر متوازن من الزراعة والتصنيع والنشاط التجارى . وهو يعنى بالقطع «انفجاراً مدنيا» ، ولكن لا يمكن أن نتكلم فيه عن «ثورة مدنية» بالمعنى الصحيح . وسيلاحظ أن هذه هى أكثف وأغنى أجزاء العالم العربي سكانا وانتاجا: هى دول «النواة» أو الدول «القديمة» . وثمة حالة خاصة تمثل تطورا لهذا النمط دون أن تصل إلى النمط الشاذ ، وهي لبنان . فهنا تتعدى النسبة الثلث بكثير وتقترب من النصف ، كما أن نحو ١٤ ٪ من مجموع السكان يعيش فى الريف ولكنه يمارس فيه حرفة غير الزراعة ، عدا أن الكثير من سكان الجبل يهاجرون موسميا إلي أسفل خاصة إلى بيروت وأكثر من هذا فإن نمط القرى اللبنانية وتركيبها يجعلها كلها مدنية بدرجة أو بأخرى بسبب الطبيعة الجبلية والوظيفة السياحية .

أما النمط البدائي فيمثل حالة متخلفة قطعا من التمدين . ويشمل السعودية والسودان وليبيا ، وكلها دول جديدة نسبيا في ميدان التنمية الاقتصادية والانتاج ، وتمتاز بالمساحة لا الكثافة ، فاثنتان منها دول صحراوية والثالثة دولة صحراء وسفانا . ومع ذلك فينبغي ألا نقبل هذه النسب الشديدة الانخفاض بلا تمحيص . فكما قد يشك في أن نسب المدنية في الدول الزراعية السابقة أو بعضها قد يكون مبالغاً فيها بحكم كثرة القرى المتورمة بها (١) ، فهنا في دول الرعي والصحراء ربما كان العكس محتملا . فمنذ القدم ، والقطاعات الصحراوية في العالم العربي ترتبط ارتباطا وثيقا بتجارة المرور بدرجة لا تقل عن ارتباط قطاعاته الساحلية الزراعية . فقد كان البدوي هو الواسطة الحقيقية بين جانبي العالم العربي . ولذا شاركت واحات الصحراء في الوظيفة التجارية وفي مكاسبها . وعدا هذا فإن نمط حياة المدن في الصحراء له لونه الخاص. فالواحة بالضرورة ريف الصحراء وحضره في وقت واحد . فبحكم العزلة ، تحتم الواحة الزراعية على سكانها أن يمارسوا وظائف المدينة لها من تجارة ودفاع وإدارة ... الخ . وهكذا تحمل الواحة في صميم تركيبها جرثومة حياة المدن . إنها كالسفينة في البحر يجب أن تحمل

(1) P. Birot & Jean Dresch, La Mediterranée et le Moyen- Orient, t. II, Paris, 1956. p.414.

ماءها معها . ولئن كانت المدن الكبيرة نسبيا قليلة في المناطق الصحراوية ،، فإن العبرة بالوظيفة لا بالحجم . ولهذا فنحن أميل إلى الاعتقاد بأن هذه النسب الممعنة في الانخفاض التى تحملها أرقام المدنية فى الوحدات الصحراوية هى - كخداع أرسطو - مضللة إلى حد ما . ولو أن هذا لا ينفى أن وحدات كالسعودية أو ليبيا أو السودان تظل تقع فى النمط البدائى من أنماط المدنية .

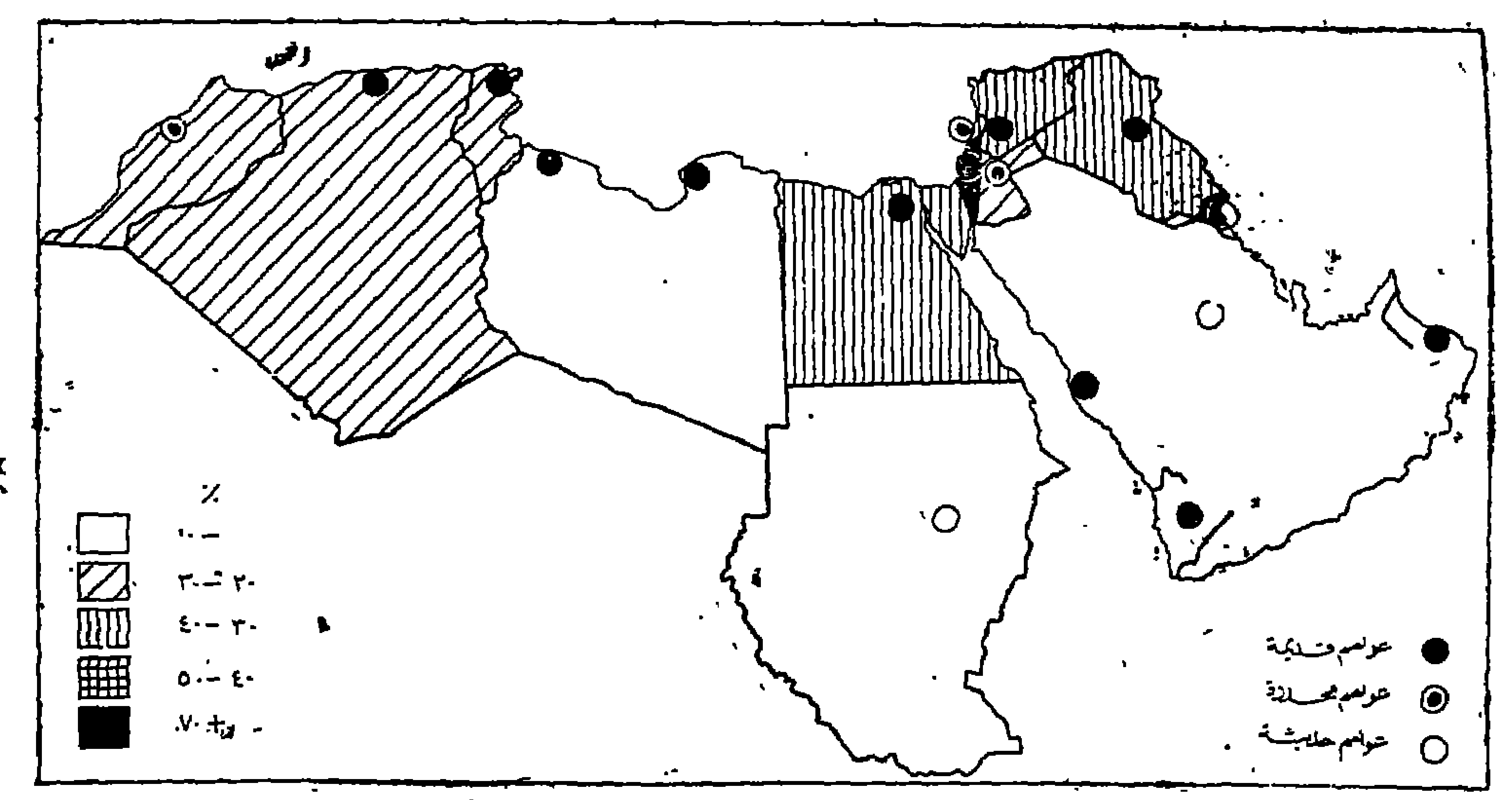
النمط الشاذ لا يمثل حالة طبيعية وتطورا بل طفرة وثورة لأسباب دخيلة مفروضة أو صدفة عشوائية، وفى الحالين يعنى هذا عنصرا اصطناعيا كامنا فى كيان الوحدة . ويشمل هذا حالتين : الكويت وفلسطين المحتلة . فأما الكويت فقد خصتها الصدفة الجيولوجية - كدولة جيب - بشذوذ خاص جداً جعل السكان فيها والمدن مرادفاً واحداً ، ونكاد نقول إن نسبة المدنية هنا ١٠٠ ٪ . والواقع أن البترول أعاد فى العصر الحديث خلق «دول المدن» الوسيطة ، والكويت «دولة مدن» بكل معنى الكلمة . أما فى فلسطين المحتلة فالسرطان الإسرائيلى سرطان مدنى تماماً . فكأمة - بل طائفة - خلاسية من «طفيليات المدن بلا جذور بيئية ، أتى الاستعمار الصهيونى السكنى لفلسطين ظاهرة مدنية بدرجة صارخة ، فليس يعرف العالم دولة قزمية يعيش ٧٥,٩٪ من سكانها فى المدن إلا فى إسرائيل . فهى بهذا ثالثة دول العالم فى نسبة

المدنية بعد اسكتلندا ثم انجلترا وويلز . وهذا وحدة يدمغ إسرائيل بالشذوذ والاصطناعية . بل إن نسبة المدنية بين اليهود فى إسرائيل أعلى من نسبتها العامة : ٧٧,٤٪ وقد ارتفعت هذه النسبة أخيراً إلى ٨٤٪ ، مقابل ٢٣٪ من غير اليهود فى إسرائيل يعيشون فى المدن . أى أن تورم المدنية بين اليهود يتحقق جزئياً على حساب العرب الذين تفرض عليهم حياة الريف . وتتأكد هذه الحقيقة بصورة أخرى إذا علمنا أن الـ ٣٣ وحدة التى يزيد حجمها على ١٠ آلاف تضم ٧٦٪ من يهود إسرائيل ، بينما أن ٦٨٪ من العرب يسكنون فى وحدات أقل حجما من ١٠ آلاف . وبوجه عام قدر أن ٦١ ٪ من كل سكان إسرائيل توجد فى ١٩ حالة من فئة + ٢٠ ألفا ، وأنه إذا أضيفت الحالات الـ ١٥ التى تتراوح بين ١٠ - ٢٠ ألفا فإن المجموع الكلى يرتفع إلى ٧٠ ٪ من كل السكان (١) .

ومعنى كل هذا ببساطة أن إسرائيل - من وجهة وعلى أساس جغرافية المدن - ليست فى الحقيقة إلا مدينة شيطانية ضخمة تجمعت فيها «حثالة مدن» العالم ، والمدينة الإسرائيلية ليست إلا استقطابا «لحارة اليهود» فى العالم ابتداء من «الملة» المغربية إلى «القاع» اليمنى

(1) Alexander Berler "Urbanization Process in Israel", U. N. Conference on the Application of Science and Technology for the Benefit of the Less Developed areas Geneva , 1962. p.8.

ومن حـارة اليـهـود Judengasse الألمانيـة إلى «الجـيـتـو» الأوربى .
وإسرائيل بهذا ليست فى مجموعها إلا «دولة الجيتو» . وهذا الاختلال
الشنيع بين سكان المدن والريف إنما يتم على حساب القاعدة الريفية
وما كان ليمكن لولا اقتصاد مزيف يعتمد أساسا على الحقن
الاصطناعى من الخارج . أى أن إفراط المدنية وحده يلقى ظلالا كثيفة
بما فيه الكفاية على الكيان السياسى لإسرائيل ، ويدمغها ابتداء
بالشذوذ والاصطناعية .



شكل ١ ـ نسبة المدنية العامة وأعمار العواصم

ثورة أم دفعة مدنية ؟

ولنا بعد هذه النظرة التحليلية أن نحاول نظرة عامة تركيبية على العالم العربى ككل . إن حياة المدن تقليد قديم متوطن وأصيل فى العالم العربى ، وحضارة العرب فى جوهر كيانها حضارة مدن . وقد كانت القاعدة الزراعية العريضة الغنية دعامة أولى فى بناء المدنية العربية ، ولكن إلى جانبها أضيف منذ فجر التاريخ جرعة ودفعة لها خطرها هى التجارة . وظل هذان العنصران الزراعة والتجارة ، أو قل بالتعبير الجغرافى الموضع والموقع ، وراء التراث المدنى العربى معاً أو على التناوب . ولكن فى العصور الوسطى المتأخرة تداعى هذا التراث مع انهيار هذين المقومين . ثم مع الفترة الحديثة والحضارة الجديدة عاد النمو والازدهار . واليوم يمكن أن نقدر أن ثلث العرب من أهل المدن . قد تزيد نسبة المدنية عن هذا هنا أو تقل هناك ، ولكنها فى المتوسط تتراوح حول الثلث . وهذا النمو المدنى يعنى أننا نتقدم حضاريا ، فتوسع المدن – فى حدود معينة – ظاهرة صحية يرحب بها كدليل على التطور والنمو المادى والاقتصادى وغير الاقتصادى . وإذا كان وراء هذا النمو بعض عوامل عشوائية كالبطالة المقنعة فى الريف أو إفراط

السكان الريفيين (١) فليس معنى «الخروج الريفى» أن مدننا مجرد طفح سكانى لا وظيفى ، مجرد فقاعات وزبد للريف تراكم فى إرسابات مدنية غير هادفة . وإنما هو يعنى زيادة فى كفاءة الزراعة وتوسعا فى حاجاتها الحضارية ، وزيادة فى قدرة المدن ونمواً فى إمكانياتها وخدماتها .

وهناك نظرية واسعة الانتشار فيما يختص بمدن الشرق العربى يرددها أغلب من يكتبون عنه ، وأغلب الظن أن مصدرها الأول هو جاك ويلرس فى كتاباته عن جغرافية سوريا ومدنها . وهذه النظرية تضع المدن في واد والريف فى واد آخر ، وتصورهما كعالمين منفصلين متعارضين . مثلا :

"La ville traditionnelle est, au Moyen-Orient, un noyau parasitaire enkysté dans le pays... elle n'a pas de rapports humains et peu de rapports économiques avec la région qui l'entoure. La population urbaine est formée d'hommes souvent différents de celle de leur milieu... La ville fabrique peu, et rien pour le paysan." (1)

---

(1) Birot & Dresch, op. cit' p.414.

ومن الثابت أن فى هذا كله ظلا من الحقيقة ، ولكن ظلا من الحقيقة فقط . ولهذا فليس من التوازن فى شىء أن نبالغ فيها إلى هذا الحد . وإذا كان من الصحيح إلى حد ما أن كثيرا من مدننا قد بدأت أو ترعرعت على أصول واقتصاديات طفيلية على حساب الريف وذلك فى ظل الاقطاع والاستعمار التركى أو الأوربى وما تعنى من ملكيات غيابية واستنزاف للريف ودخوله [٢] ، فإن الوضع قد تغير كثيرا فى العقود الأخيرة . فلم تعد المدينة العربية مجرد عالة على الريف الزراعى ، بل هى تتحول بسرعة إلى منتج حضارى ومادى فعال لا سيما مع التصنيع . ولذلك فكل توسع فى حياة المدن ، هو بلا شك ارتفاع فى حضارة العرب بوجه عام . بل إننا ليمكننا بلا تردد أن نقيس مدى تقدم العالم العربى اليوم بمقياس اختزالى وحيد ولكنه بليغ ، وهو نسبة المدنية . كذلك إذا كان جزء من السبب فى ارتفاع نسبة حياة المدن فى العالم العربى تقليديا كثرة ما به من الأقليات الأجنبية – وهى كقاعدة

(1) Jacqueline Beaujeu- Garnier, L'Economie du Moyen-Orient, Qoll. Cue Sais- Je?, Paris, 1951, p.35.
(2) Birot & Dresch, op. cit., p. 327; Jean Tricart, Cours de Géog. Hum., Fasc. II, Habitat Urbaain, Paris, 1958, PP. 231 - 2; J. Weulersse, Antioche, un type de cité d'Islam, Comptes Rendus, Congr. Intern de Géog., Varsovie, 1934, t. III, pp. 255-6; L. Dubertret & J. Weulersse, Manul de Géog Syrie, Liban et Proche- Orient, Beyrouth, 1940, p.95.

سكان مدن – من شرقية وغربية ، لاجئين أو مستعمرين ، أكراد وأرمن وشركس أو فرنسيين ويونانيين وقبارصة وطليان وانجليز ... الخ ، فإن هذا عامل محدود فى النهاية ، وقد صفى أخيرا إلى حد بعيد دون أن يترك أى تأثير سلبى على حركة التمدين العربية هذا أول .

أما إذا قارنا بين نمو السكان الحديث ونمو المدن ، فلا جدال أن بينهما فارقا حجميا كما أن بينهما فارقا زمنيا . ففى الفترة الحديثة إذا كان العالم العربى قد ضاعف سكانه نحو ٧ الأمثال ، فإن مدنه لم تتضاعف بالقطع بشىء مثل هذا المعدل . وإذا كان ثمة «ثورة ديموغرافية revolution démographique » فليس ثمة إلا «دفعة مدنية Poussée urbaine†å . وبالمقارنة بأوربا مثلا لا تقل ضخامة ثورتنا الديموغرافية عنها نسبة ، ولكن بينما عرفت أوربا د رة مدنية كاملة قد تكون أخطر من ثورتها السكانية العامة ، فان النسبة مختلة كثيراً بينهما فى حالة العالم العربى . وجزء كبير – لعله الأكبر – من السبب يرجع إلى الإستعمار الأوربى للعالم العربى . فالاستعمار كمناسبة للاحتكاك الحضارى أو بالأحرى الاحتكاك كمطية للاستعمار ، قد مكن أو لم يمانع فى ثورة سكانية عامة تقدم الأيدى العاملة لاستغلاله للموارد الزراعية . بمعنى آخر لقد رحب الاستعمار بثورة سكانية «ريفية» فى العالم العربى كما فى كل المستعمرات . ولكن حين

كان الأمر يعنى تنمية الموارد الصناعية ، أى التصنيع ، حارب الاستعمار كل نمو ممكن ، وبالتالى أجهض الثورة المدنية الممكنة .

وحتى اليوم فى حالة البترول تؤدى السياسة الاحتكارية الأجنبية إلى توجيه بترول العرب وجهة خامية بحتة ويسلبها إمكانياتها الصناعية ويظل البترول تعدينا لا صناعة . وعلينا أن ندرك هنا أن ثورة البترول فى العالم العربى تعنى مدنا أولا وقبل أن تعني سكانا بالمعنى العام . فمن أهم الحقائق البشرية المعاصرة فى منطقتنا أن الثورة العمرانية التى حركها البترول فى العالم العربى كانت ثورة مدنية أولا ثم ثورة سكانية فى المحل الثانى . فالطفرة المثيرة حتى الآن لم تكن نمو السكان العام ولكن نمو المدن ، سواء منها الجديد البكر أو القديم الذى يتجدد . ومع ذلك فالحجم العام المطلق لهذه الطفرة المدنية محدود فى النهاية . وأخطر من ذلك أن البترول كله يمثل ثورة منقوصة سلبها الإقطاع فى الداخل والإستعمار فى الخارج أغلب فاعليتها المدنية - وغير المدنية - الممكنة . ولذلك فنحن نخلص إلى أن دور البترول فى دفعة المدن فى العالم العربى وإن كان مؤكدا فإنه أقل من أن يتناسب مع ضخامة الثورة البترولية نفسها .

والمحصلة العامة لهذا كله هى أن الإستعمار السياسى والاقتصادى اللذين تعاقبا على المنطقة إذا كانا قد دفعا الثورة الديموغرافية بصورة

أو بأخرى فقد دافعا الثورة المدنية في أكثر من صورة . لهذا جاءت الموجة المدنية فطيرة بقدر ما جاء المد السكاني خطيراً . ومن الناحية الأخرى حول الاستعمار إمكانيات التمدين العربي – كما في بقية أجزاء العالم الثالث Le Tiers Monde لحسابه هو في أوربا ، وليست العلاقة العكسية بين إفراط المدنية †over - urbanisation في أوربا وإفراط سكان الريف في العالم العربي rural over - population علاقة عشوائية أو محض صدفة ، بل هي العلاقة بين السبب والنتيجة ، بين الجمع والطرح ، وإن بدت غير مباشرة لأول وهلة . والعالم العربي كجزء من الشرق يخضع في هذا للمعادلة الآتية التي يلعب الاستعمار في طرفيها دور القاسم المشترك .

الغرب = ثورة سكانية + ثورة مدنية

الشرق = ثورة سكانية – ثورة مدنية (١)

وقد بدأت بوادر التغيير في هذا الوضع منذ بدأ الاستقلال والتصنيع منذ الحرب الأخيرة . ولنا على هذا الأساس أن ننتظر فترة خصبة من الانفجار المدني الطليق في العقود القليلة المقبلة في العالم العربي ، بدأت إرهاصاتها من قبل في كثير من أجزائه خاصة في مصر. ولن يمضي طويل وقت حتي يكون نصف العرب سكان مدن . ولن يكون هذا اتجاها نحو علامة الخطر كما قد يخشى المتشائمون من

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, p. ll.

أعداء المدن . بل هو يتفق مع الاتجاه العام العالمى فى ظل الحضارة المعاصرة التى تتجه بلا مراء إلى أن تصبح حضارة مدن أولا وقبل كل شيء . ولا يمكننا أن نختتم هذا الموضوع دون الإشارة إلى إدعاء الاستعمار الأوربى الملح بأنه صاحب الفضل فيما وصل إليه العالم العربى من عمران ، من سكان ومن مدن . ففى زعمه أنه هو الذى نمى بحضارته «وبرسالته» كل تلك القوى التي شكلت الكيان العربى بيولوجيا وعمرانيا ، وهو زعم طالما ردده الفرنسيون فى المغرب عامة والجزائر خاصة ، ورجع صداه الانجليز فى المشرق عامة ومصر خاصة . هذه – على سبيل المثال – جاكلين بوجيه جارنييه تتساءل فيما يختص بمصر:

"... n'est- ce pas la technique brittanique qui c'est appliquée á l'irrigation du pays ?

ثم تضيف "et les bénéfices que l'Egypte, siége d'armées au cours des deux recentes guerres, a réalisés lui ont permis d'accomplir déjá certaines transformation économiques..."(1) وردنا على هذا الادعاء

---

(1) L'Economie du Moyen- Orient, Coll. Que Sais, -Je? Paris 1951, P.70.

أن من المحقق على المستوى الديموغرافى العام والمدنى الخاص، أن الاستعمار لم يفعل سوى أن سلب المنطقة خير إمكانياتها وطاقاتها ، وأن ثورتنا السكانية ما جاءت منقوصة ولا دفعتنا المدنية فطيرة إلا لعامل واحد بالذات هو النزيف المادى والاقتصادى الذى أحدثه الاستعمار .

الفصل الثانى

المدن الكبيرة

نمو المتربوليتانية

نسبة سكان المدن الكبيرة أو المائة ألفية – وهى التى تسمى بالمتربوليتانية تمييزا لها عن المدنية العامة – مقياس دقيق لحضارة المدن الحقيقية . وفى الإطار الحضارى المعاصر للعالم العربى لاشك أن المدنية الكبيرة هى الموطن الحقيقى لحياة المدن الكاملة . وحتى منتصف القرن الماضى لم يكن بالعالم العربى إلا بضعة قليلة من المدن الكبيرة لا تعدو القاهرة (٢٥٤ ألفا) والأسكندرية (١٣٤ ألفا) ودمشق (١٥٠ ألفا) ، الأولى منها فقط هى التى كانت تصل إلى علامة ربع المليون . وحتى نهاية القرن لم تكن الزيادة فى عدد المدن الكبرى زيادة خطيرة ، وعنده أخيرا ظهرت أول مدينة نصف مليونية فى العالم العربى – القاهرة (٥٨٩ ألفا فى ١٨٩٧) . وحتى فترة ما بين الحربين وقبل الحرب الأخيرة لم يزد عدد المدن المائة ألفية العربية عن عشر إلا قليلا كما يتضح من الجدول الآتى .

الدولة	١٩١٠ (١) نسبة المدن الكبرى من مجموع السكان ٪	١٩٢٧ – ١٩٣٠ (٢) عدد المدن الكبرى	مجموع سكانها بالمليون	نسبتهم من مجموع السكان٪	١٩٣٢ – ١٩٣٧ (١) مجموع سكان المدن الكبرى بالألف	نسبتهم من مجموع السكان ٪
سوريا ولبنان	٢٠,١	٢	٠,٣١	١٥,٥	٦٠٩	٢٠,٣
فلسطين	–	–	–	–	٢٦٥	٢٠,١
العراق	٧,٢	١	٠,٢٥	٨,٩	٣٠٠	٩,١
مصر	٩,٢	٣	١,٧٤	١٢,٢	٢,١٢٣	١٣,٣
تونس	–	١	٠,١٩	٨,٥	–	–
الجزائر	–	٢	٠,٣٨	٦,٢	–	–
مراكش	–	٢	٠,٢٦	٤,٨	–	–

(–) أرقام غير متوفرة

وهكذا لم يأخذ النمو صورة ثورية إلا مع الحرب الأخيرة حين اشتدت الهجرة إلى المدن الكبرى . والجدول الآتى يعطى الصورة عند منتصف القرن وفى الوقت الحالى .

(1) Bonné, p. 12 .
(2) Mark Jefferson, "Distribution of World's City Folk," Geog . Review, July, 1931 .

الوحدة	١٩٥٠ (١)	١٩٦٠ (٢)			
	عدد السكان	عدد المدن	مجموع سكانها	مجموع سكان الدولة	النسبة المئوية
المغرب	٦ (٣)	٦	١,٥٩٠,٠٠٠	٩,٠٠٠,٠٠٠	١٧,٧
الجزائر	٤	٥	١,٦٧١,٠٠٠	١٠,٤٨٤,٠٠٠	١٥,٩
تونس	١	١	٦٨٠,٠٠٠	٤,٠٠٠,٠٠٠	١٧,٠
ليبيا	١	١	١٨٤,٠٠٠	١,٠٩٢,٠٠٠	١٦,٧
مصر	٨	١٦	٧,٣٤٧,٠٠٠	٢٦,٠٠٠,٠٠٠	٢٨,٢
السودان	٢	٢	٢٠٦,٠٠٠	١٠,٢٦٢,٠٠٠	٢,٠
سوريا	٣	٤	١,١٥٦,٠٠٠	٤,٤٢٠,٠٠٠	٢٦,٤
لبنان	١	٢	٦٠٠,٠٠٠	١,٤٠٠,٠٠٠	٤٣,٠
الأردن	١	٢	٣٤٩,٠٠٠	١,٦٠٠,٠٠٠	٢١,٨
فلسطين المحتلة	٣	٣	٧٩٤,٠٠٠	٢,٠٣١,٠٠٠	٢٥,٥ – ٥٠,٦ (٤)

تابع الجدول السابق

الوحدة	١٩٥٠ (١)	١٩٦٠ (٢)			
	عدد السكان	عدد المدن	مجموع سكانها	مجموع سكان الدولة	النسبة المئوية
العراق	٣	٤	١,٢٤٩,٠٠٠	٦,٥٣٨,٠٠٠	١٩,١
السعودية	٢	٤	٥٢٠,٠٠٠	٦,٠٠٠,٠٠٠	٨,٦
عدن	١	١	١٣٨,٠٠٠	٦٦٠,٠٠٠	-
الكويت	١	١	٢٥٠,٠٠٠	٣٢١,٠٠٠	٨٠,٠
إفريقيا العربية	٢٢	٣١	١١,٦٧٨,٠٠٠	٦٠,٨٣٨,٠٠٠	١٩,١
آسيا العربية	١٥	٢١	٥,١٣٥,٠٠٠	٢٨,٣٤٥,٠٠٠ (٥)	١٨,١
العالم العربي	٣٧	٥٢	١٦,٨١٣,٠٠٠	٨٩,١٨٣,٠٠٠ (٥)	١٨,٨

(١) عزة النص . أحوال السكان فى العالم العربى . القاهرة ١٩٥٥ . ص ١٤٦

(٢) محسوبة من أرقام Statesman,s Year Book, 1960

(٣) يشمل طنجة

(٤) باعتبار حدود المدن الشكلية ثم حدود المجمعات الفعلية .

(٥) يشمل قطر والبحرين ومسقط عمان .

ونرى من هذا أن العالم العربى كان يملك من المدن الكبيرة فى منتصف القرن العشرين ٣٧ مدينة يزيد مجموع سكانها عن ١٠ ملايين أو ما يعادل ١٣٪ من مجموع العرب ثلثهم فى آسيا والثلثان فى أفريقيا. ثم فى عقد واحد طفر العدد إلى ٥٢ مدينة بمجموع سكانى قدره نحو ١٧ مليونا تمثل أقل قليلا من خمس مجموع العرب الذين يبلغون لأول مرة علامة التسعين مليونا . ومتوسط حجم المدينة العربية الكبيرة بهذا يبلغ نحو ١/٣ مليون . وهناك بعد هذا كوكبة كاملة من المدن على تخوم المائة ألف تتأهب لتضاف إلى القائمة بعد قليل ، وتشمل وجدة وتطوان ومستغانم وستيف وتلمسان وبنغازى والنجف . ومعنى هذا أنه في السنوات القليلة القادمة سترتفع المدن المائة ألفية العربية إلى ٦٠ مدينة. وحتى نأخذ فكرة عن هذا الموقف بالمقياس العالمى ، ينبغى أن نذكر أنه فى ١٩٥٠ كان بالعالم كله ٨٧٥ مدينة مائة ألفية ، تبلغ نسبة سكانها ١٣٪ (١) . أى أن مستوى متروبوليتانية العالم العربى أعلى بعض الشئ عن مستوها فى العالم ككل . ومعنى هذا أن العالم العربى لم يعد متخلفا فى أى معنى من حيث حضارة المدن ، ولكن يقف موقفا وسطا معتدلا . كذلك أذكر أن عدد مدننا الكبيرة يقارب نظيره فى دولة كألمانيا الغربية (٥٩ فى ١٩٥٥) رغم أن عدد السكان فى الأخيرة ٥١ مليونا

(1) Gordon Ericksen, Urban Behavior, N. Y. , 1954 P. 60.

تقريبا . هذا بينما اليابان التى تكاد تناظر العالم العربى سكانا (٨٩ مليونا فى ١٩٥٥) لا تزيد كثيرا فى عدد مدنها الكبيرة عن العالم العربى (٦٠ مدينة) (١) . ولكننا ينبغى ألا ننسى الفارق فى المحتوى السكانى لهذه المدن .

أنماط المتروبوليتانية

أما من الداخل فلعل أول ما يسترعى الانتباه ويستدعى التعليق هو أنه رغم أن آسيا العربية تضم ٣٠,٥ ٪ من مجموع سكان المدن الكبيرة فى العالم العربى مقابل ٦٩,٥ ٪ فى أفريقيا العربية ، فان درجة ونسبة المتربوليتانية فيهما متقاربة للغاية .

والشئ المثير أن توزيع حصص سكان المدن الكبيرة بين شطرى العالم العربى الرئيسيين يتفق تماما مع توزيع حصص السكان عامة بينما وهى ٦٨,١٪ ، ٣١,٩٪ للقطاع الأفريقى والقطاع الأسيوي على الترتيب . أما تقارب درجة المتروبوليتانية بينهما فدليل على تجانس حضارى عام وتقارب فى مرحلة النضج المادى بوجه عام . ولكن الفروق

(1) Oxford Atlas, 1957, pp. 31, 40 .

تظهر - بشدة - بين الوحدات المختلفة . والواقع أن هنا كما فى نسبة المدنية العامة يمكن أن نصنف البلاد العربية إلى نفس المجموعات الثلاث السابقة القاعدى والبدائى.

والشاذ .ففى النمط القاعدى لا تقل نسبة المتروبوليتانية عن ١٦٪ من مجموع السكان وتتأرجح غالبا على جانبى العشرين . وهذه المجموعة تشمل العراق وسوريا والأردن ثم مصر ووحدات المغرب الأربع بزيادة ليبيا هذه المرة . ولكن النسبة هذه المرة أكثر تفاوتا بين أعضاء المجموعة منها فى حالة المدنية العامة . وهى تكاد تتقارب بين وحدات المغرب الأربع حيث لا يستلفت النظر هنا إلا ليبيا التى تعنى أن أغلب حياة المدن فيها مركزة أساسا فى المدينتين الكبيرتين وذلك رغم أن عدد سكان المدن الكبرى المطلق فيها هو أقل ما فى وحدة سياسية عربية . أما العراق حيث كانت النسبة ٧,٢ ٪ فى ١٩١٠ ، ٩,١٪ فى ١٩٣٧ فقد قفز إلى ١٩,١٪ فى ١٩٦٠ وهذا هو نفس رقم مصر فى ١٩٤٧ (١) . على أن درش يعطى سكانا أكبر من أرقامنا للموصل (٤٣٠ ألفا) وكركوك (١٤٨ ألفا) والبصرة (٢٠٦ آلاف) وبذلك يرفع نسبة سكان

---

(1) G. Hamdan, Studies in Egyptian . Urbansim, Cairo, 1949, p. 19 .

المدن الأربع الكبـرى فى العـراق إلى ربع سكانه(١) . ثم تلى الأردن بنسـبة عـالية ٢١,٨ ٪ تناهز نسبة فلسطين قبل النكبة ويفسرها تيار اللاجئين الفلسطينيين على المدن الكبرى من ناحيـة ومن ناحيـة أخـرى سيادة البيئة شبه الصحراوية التى تفرض على الاستقرار أن يتركز فى عدد قليل من النقط الضخمة . ثم تلى سوريا حيث ربع السكان جميعا يتركز فى المدن المائة ألفية . وهذا يؤكد مرة أخرى تأصل ورسوخ المدنية الكبيرة فى التقاليد والبيئة الشامية التجارية . والواقع أن كل منطقة الشام كانت منذ الثلاثينات تسجل أعلى نسب للمتروبوليتانية فى العالم العربى حيث كـانت ٢٠٪ فى كل من سـوريا وفلسطين فى الوقت الذى كـانت فيه ١٤ ٪ فى مـصـر . ويصل الوضع إلى قـمتـه فى لبنان، حـيث يعيش ٤٣ ٪ من كل السكان فى المدن الكبرى ، وتكاد بذلك تؤلف نمطا خاصا بها . أما مصر التى قفزت من ٩,٢ ٪ فى ١٩١٠ إلى ١٣,٣٪ فى ١٩٣٧ إلى ١٩,١ ٪ فى ١٩٤٧ تشمل الآن أكثر من ربع سكانها فى المدن الكبـرى . وهى بهـذا تأتى قـبل سـوريا ويعـد لبنان فى نسـبـة المتـربوليـتـانيـة . ولكن هذا ينبـغى أن ينبـهنا إلى النقص الكامن فى الدراسات النسبية . فالمدن الكبرى فى مصر تضم وحدها من السكان أكثر من كل سكان المدن الكبرى فى كل آسيا العربية أو أقل قليلا من

(1) Birot & Dresch, La Mediterranée etc. p. 416 .

نصف مجموع سكان المدن الكبرى فى كل العالم العربى ، وبصورة أخرى تعادل أكثر من مجموع سكان العراق عامة أو سوريا ولبنان والأردن معا .

أما النمط البدائى فيشمل السودان والسعودية ويتراوح بين ٢٪ ، ٩٪ . وهذا يمثل فى الحقيقة بداية حركة التمدين التى تشق طريقها بصعوبة . والسعودية بهذا تمر فى المرحلة التى كان فيها العراق تقريبا فى ١٩١٠ ، بينما يمكننا أن نقرر الآن بسهولة أن السودان هو أقل وحدات العالم العربى مدنية سواء بالمعنى العام أو بالمعنى المتروبوليتانى. وباستثناء ليبيا ، يمتاز السودان بأقل عدد مطلق من سكان المدن الكبرى فى أى جزء من العالم العربى . إن قطاع المدن فى جسم السكان فى السودان ليس أكثر من قطرة فى بحر .

النمط الشاذ - أخيرا - هو عينه فى تصنيف المدنية العامة . فليس السكان هنا سكان مدن أساسا فقط ، ولكنهم سكان مدن كبرى أولا وقبل كل شئ . وهذا يعنى فى الكويت أن الدولة ببساطة ليست إلا مدينة واحدة ، تضم ٧/٦ السكان جميعا (١) . فلا هرم أحجام مدنية ولا هيرارشية . وإنما ثمة حجر ضخم وحيد monolith يقوم على حيات الرمال مباشرة - حقيقة ومجازا . أما فى فلسطين المحتلة فتجمع غريزة

(1) S. H. Longrigg Oil in the Middle East, Lond , 1961

شكل ـ ٢ نسبة المتروبوليتانية والمدن الكبيرة

القطيع المغتصبين الصهيونيين فى المدن الكبرى أساسا حيث ترتفع النسبة إلى ٢٥,٥٪ إذا اعتبرنا حدود المدن الشكلية وإلي ٥٠,٦٪ إذا اعتبرنا المجمعات المدنية الحقيقية (١) . أى أن نصف سكان إسرائيل يتركز فى ٣ نقط محددة . وعدا ما يعنى هذا من تهديد للأراضى الزراعية - خاصة الجيدة - فى رقعة ضئيلة أصلا بسبب هذه «القوارض الزراعية»، فإن هذه حقيقة مدنية هامة جدا للجغرافى السياسى وللاستراتيجى العربى من حيث قيمتها فى جغرافية التحرير الفلسطينى. فهى تعنى أن نصف إسرائيل ليس إلا ثلاث فقاعات مدنية متبلورة يسهل وينبغى تدميرها من الجو بالحرب الخاطفة Blitzkrieg قبل أن يبدأ الزحف الأرضى . وقد تضاعف مغزى هذه الحقيقة منذ دخلت مصر عصر الصواريخ بعيدة المدى .

التوزيع الجغرافي

لننتقل بعد دراسة النسبى إلى دراسة المطلق ، لنرى كيف تتوزع المدن الكبيرة جغرافيا فى العالم العربى . فى المغرب العربى الكبير ١٢ مدينة أو إذا أضيفت ليبيا ١٣ . وهذا يقترب من مجموع الشام حيث نجد ١١ مدينة فى سوريا ولبنان والأردن وبما فى ذلك فلسطين المحتلة .

(1) Amiran, op. cit.

وتضم الجزيرة العربية ٦ مدن . ولكن مصر وحدها تضم ١٦ مدينة أى أقل من ثلث المجموع وهى بهذا تمتلك أكثف كوكبة من المدن الكبرى العربية لأنها بجانب تفوقها العددى تتزاحم فى أصغر رقعة مماثلة فى العالم العربى . وهنا نلاحظ أن كلا من مصر والمغرب الكبير ككل تكاد تتساوى فى حجم السكان بل لقد تواكب فيهما نمو السكان عبر التعدادات الحديثة بصورة ملفتة للنظر . ولكن هذا التناظر الديموغرافى العام لا يؤدى إلى أى تكافؤ فى أعداد المدن الكبرى أو أحجامها فى كل من المنطقتين . كذلك نلاحظ أن الشام بعد مصر هو بالنسبة لرقعته العامة ولعدد سكانه يعد أكثف أجزاء العالم العربى وأغناها فى شبكة المدن .

السؤال الثانى : الساحلى والداخلى ؟ رغم أن توزيع السكان فى العالم العربى يجنح بوضوح تام إلى النطاق الساحلى من الرقعة العامة، فإن العدد الأكبر من المدن العربية الكبرى داخلى الموقع وليس ساحليا . فهناك ١٩ مدينة ساحلية فقط منها ١٤ على ساحل البحر المتوسط ، ٥ على الأحمر والخليج . وإذا قارنا ساحلى البحر المتوسط الشمالى والجنوبى ، الأوربى والعربى ، وجدنا مقابل الـ ١٤ مدينة العربية ٢٦ أوربية من نفس الحجم . وثمة فى المغرب الكبير ٥ مدن داخلية مقابل ٧ ساحلية ، بينما فى الشام ٧ داخلية ، ٤ ساحلية ، وفى

الجزيرة العربية ٣ من كل . وأكبر عدد من المدن الداخلية يوجد فى مصر . وهناك حالتان لدول لها سواحل ولكن ليس لها مدن ساحلية كبيرة : سوريا والسودان .

فئات الأحجام

أخيرا يبقى توزيع فئات الأحجام . والجدول الآتى يقدم أساسا للمناقشة ، وسنرى من هذا أنه إذا كانت الدول الصحراوية أو شبه الصحراوية ، والدول البترولية أو الجديدة ، تشارك فى الفئات الصغرى من الحجم ، فإن الفئات العليا حكر على الدول القديمة ودول النواة . فهنا أخذت تظهر فى العالم العربى ظاهرة مدنية هامة وجديدة هى المجمعات المدنية Conurbations التى تنمو فيها مدينة نموا كبيرا حتى تبتلع المدن المجاورة ويتحول المركب إلى «إقليم مدنى» متصل أو نحو ذلك . وهناك من هذا النمط ٨ حالات تبدأ ببيروت وتونس والدار البيضاء مضافا إليها بفعل الاستعمار الصهيونى تل أبيب - يافا ثم تأتى الجزائر وبغداد - رابعة وثالثة مدن العرب على الترتيب - وأخيرا المدينتان المليونيتان القاهرة والاسكندرية . وهنا سنلاحظ أن مدن العرب الثلاث الأولى تقع فى أفريقيا لا فى آسيا . وقبل أن تتفوق بغداد على الجزائر

فئات الحجم	عدن	الكويت	السعودية	العراق	سوريا	لبنان	الأردن	فلسطين المحتلة	السودان	مصر	ليبيا	تونس	الجزائر	مراكش	المجموع
١٠٠– ٢٥٠ ألفا	١		٤	٣	٢	١	١	١	٢	١٢	١		٣	٥	٢٦
٢٥٠– ٥٠٠ ألفا		١			٢		١	١		٢			١		٨
٥٠٠– ٧٥٠ ألفا						١		١				١		١	٤
٧٥٠ – مليون				١									١		٢
+ مليون										٢					٢

كانت المدن الخمس العربية الأولى فى الواقع إفريقية . وتلك كانت أيضا كبرى مدن القارة الإفريقية إلا أن جوهانسبرج قد تغلبت أخيرا على الجزائر ، والكاب على الدار البيضاء و ودربان على تونس .

أما عن المدينة المليونية فهى ظاهرة حديثة نسبيا فى العالم العربى - ونادرة أيضا . فالقاهرة قد أعطت العرب مدينتهم المليونية الأولى فى الفترة الحديثة منذ ١٩٢٧ فقط حين كانت قد بلغت ١,٠٦٤,٠٠٠ بينما - للمقارنة - كانت لندن قد أصبحت مدينة العالم المليونية الأولي فى ١٨٠١ فى حين لم تصل نيويورك إلى المرتبة المليونية إلا فى ١٨٦٠ . ولم تكتمل للعرب مدينتهم المليونية الثانية إلا منذ ١٩٤٧ حين أصبحت الاسكندرية ٩١٩ ألفا . واليوم تضم المدينتان المليونيتان ٣,٣٤٦,٠٠٠ ، ١,٥١٣,٠٠٠ على الترتيب أى ٤,٨٥٩,٠٠٠ معا أو ١٨,٧ ٪ من سكان مصر . وليست القاهرة أكبر مدن العرب أو أفريقيا فحسب ، ولكن قل منا من يدرك أنها أضخم مدينة فى نطاق كامل يشمل أيضا أوربا جنوب الألب والدانوب ، وآسيا غرب السند والهملايا . وهى تأتى من حيث الترتيب الخامسة عشر بين كبريات مدن العالم . كذلك أصبحت الاسكندرية الآن كبرى موانى البحر المتوسط بعد أن كانت تقليديا على قدم المساواة مع مرسيليا (١) . وبوجه عام فإن نصيب العالم العربى من المدن المليونية

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, pp. 17-8

فى العـالم ضـئيـل إذا تذكرنا أن منها فى ١٩٥٥ نحـو ٨٣ ينتظر أن ترتفع إلى علامة المائة فى القريب العاجل (١) .

أمـا عن التطورات المقبلة ، فـمن المحـقق أننا فى غـضـون السنوات القليلة القـادمة سنرى ٥ مـدن مليونيـة فى العالم العربى لأول مرة ، وذلك بفضـل بغداد والجزائر وكذلك الدار البيضـاء وثلاثتـها تزحف الآن حثيثا نحـو عـلامـة المليـون . وبذلك أيضـا سـتكون بغـداد – إن لم تكنهـا الآن بالفـعل – أول مدينة مليونية فى آسيا العربيـة . ومن الصـعب أن نتصور غير بغداد مـدينة مليونية فى آسيا العربية في القريب لأن دمشق بعيدة كل البعـد ، بينما بيروت قاربت أن تستنفد إمكانيات دولتـها الصـغيـرة الضئيلة من النمـو . وفى مـصـر لن تظهر مـدينة مليونيـة ثالثة حتى وقت بعيد جدا بسـبب الهوة السـحيقة التى تفصـل بين المدينة الثـانية والثالثة من حـيث الحـجم . ومـثل هذا يقـال عن المغرب والجزائر بـعد أن تحـقق الدار البـيضـاء والجزائر هدف المليـون ، بينمـا تشبـه تونس بيـروت من حيث أنهـا استـهلكت من قـبل أكبـر قدر من امكانيـات النمـو فـى وحـدة مـحدودة السـكان . ومـعنى هذا كله أنه بعـد أن يتـحـقق للعـالم العـربى مدنه المليونية الخمـس المنتـظرة يرجح أنه سيتوقف عند هذا العدد لفترة طويلة نوعا .

---

(١) حمدان ، جغرافية المدن . ص ٣٨٦ .

هرم الأحجام

لا يكفى أن نعرف توزيع أحجام المدن المطلقة ، بلْ لابد أن نرى كيف تنتظم في أنماط وأنواع بعينها ، فهذا ما يعطى مجتمع المدن فى كل وحدة شخصيته وطبيعته . ومنهجنا فى هذا أن نحدد أقدار المدن الكبرى فى كل دولة بالنسبة لبعضها البعض ، وذلك بطريقة «المدينة الأولى» Primate city التى وضعها جفرسون . فنستخرج قيمة المدينة الثانية والثالثة باعتبار الأولى ١٠٠ ثم نصنف النتائج إلى أنواعها وأنماطها التى تقع بطبيعتها فيها ، مع العلم بأن المعدل العادى كما وجده جفرسون للغالبية العظمى من بلاد العالم يتبع بدرجة أو بأخرى المتتالية ١٠٠ : ٣٠ : ٢٠ (١) .

المدينة الأولى	المدينة الثانية	المدينة الثالثة
المغرب [الدار البيضاء ٧٠٠,٠٠٠	مراكش ٢٢٠,٠٠٠	فاس وطنجة ١٨٠,٠٠٠
١٠٠	٣١,٤	٢٥,٧
العراق [بغداد ٧٨٤,٧٠٠	الموصل ١٧٩,٦٠٠	البصرة ١٦٤,٦٠٠
١٠٠	٢٣	٢١

---

(1) M. Jefferson, "The Law of the Primate City" Geog. Review, April, 1939. p. 227 .

فلسطين المحتلة	{تل أبيب يافا ٦١٧,٠٠٠	حيفا ٢٥٤,٠٠٠	القدس ١٦٠,٠٠٠
	١٠٠	٤٠,٨	٢٥,٩
الجزائر	{ الجزائر ٨٠٦,٠٠٠	وهران ٣٨٩,٠٠٠	قسنطينة ٢٢١,٠٠٠
	١٠٠	٤٨,٢	٢٧,٤
مصر	{القاهرة ٣,٣٤٥,٠٠٠	الاسكندرية ١,٥١٣,٠٠٠	بورسعيد ٢٤٥,٠٠٠
	١٠٠	٤٥,٢	٧,٣
ليبيا	{ طرابلس ١٨٤,٠٠٠	بنغازى ٨٠,٠٠٠	درنة ٢١,٥٠٠
	١٠٠	٤٣,٤	١١,٦
سوريا	{دمشق ٤٥٤,٦٠٠	حلب ٤٥١,٤٠٠	حمص ١٤٦,٠٠٠
	١٠٠	٩٩,٣	٣٢,١
السودان	{ أم درمان ١١٣,٧٠٠	الخرطوم ٩٣,٠٠٠	الأبيض ٥٢,٠٠٠
	١٠٠	٨٢,٣	٤٦
السعودية	{مكة ١٥٠,٠٠٠	الرياض ١٥٠,٠٠٠	جدة ١٢٠,٠٠٠
	١٠٠	١٠٠	٨٠
البحرين	{ المنامة ٦١,٨٠٠	المحرق ٣٢,٢٠٠	؟
	١٠٠	٥٢,١	؟

اليمن {	صنعاء ٥٠,٠٠٠	الحديدة ٣٠,٠٠٠	تعز ١٢,٠٠٠
	١٠٠	٦٠	٢٤
الكويت {	الكويت ٢٥٠,٠٠٠	الأحمدى ٨,٣٠٠	؟
	١٠٠	٩,٥	؟
تونس {	تونس ٦٨٠,٠٠٠	صفاقس ٦٥,٠٠٠	سوسة ٤٨,٠٠٠
	١٠٠	٩,٥	٧
لبنان {	بيروت ٥٠٠,٠٠٠	طرابلس ١٠٠,٠٠٠	زحلة ٣٠,٠٠٠
	١٠٠	٢٠	٦,٥

وسيبدو بوضوح كيف أن الجدول يحدد أربعة أنماط من أهرام الحجم فى العالم العربى : الهرم المدرج ، والناقص ، والمقطع ، والمقلوب. فأما المدرج فهو الانتشار العادى الذى يقترب من متتالية جفرسون التقليدية . وفيه تتالى المدن فى تدرج منتظم من المدينة الأولى، حتى الثالثة وما بعدها بصورة تدل على قدر معقول من التركيز النسبى فى المدينة الأولى وانحدار تدريجى إلى أسفل . وفى هذه المجموعة تأتى المغرب أولا ثم العراق ثم إلى حد ما فلسطين المحتلة ، والجزائر إلى حد أقل . وإذا كانت فلسطين المحتلة هنا تمثل حالة من الهجرة الفجائية ، فإن النمط أدخل فى باب البلاد الزراعية الغنية النامية نسبيا والقديمة

نسبيا فى تنميتها مع اتساع معقول فى الرقعة الأرضية وقدر معقول غير متطرف من المركزية الجغرافية ، وسيلاحظ انعكاس أثر التشتيت الجغرافى الشديد الكامن في تركيب الجزائر كشريط ضيق طويل مقطع إلي جيوب صغيرة كحبات العقد إذا قورن بالتشتيت الجغرافى الأقل فى المغرب حيث يتداخل السهل والجبل في تعقيد حقا ولكنه يترك رقعة سهلة كبيرة تسمح نسبيا بمزيد من البؤرية والمركزية . أما فلسطين المحتلة فرغم ما يبدو رقميا من اتزان وتدرج في هرم المدن الكبرى فيها ، فالواقع أن تركيبه الداخلى يؤكد ما سبق أن رأيناه من شذوذ فى كيانها الجغرافى . فنمو المدن الإسرائيلية وتراتبها يتعارض مع المنطق الجغرافى في أغلب حالاتها ، ولا يفسر ذلك إلا الحتم السياسى . فأكبر المدن تل أبيب ليست أصلح ميناء بل هى ميناء اصطناعية بينما حيفا هى أعظم ميناء طبيعية ، وإنما نميت تل أبيب لدوافع سياسية وعنصرية بحتة .

أما الهرم الناقص فهو يتدرج بشكل ما من القمة إلى المدينة الثانية ولكنه بعدها ينحدر فجأة وعموديا إلى المدينة الثالثة - وبالتالى إلى الرابعة وما بعدها . أى أن هناك هوة عميقة بين الطبقة العليا والسفلى من الأحجام : لا طبقة وسطى في مجتمع المدن بمعنى آخر ، والبروفيل الذى يرسمه هذا الهرم الناقص يشبه أيضا هيكل الخيمة والوضع كله دليل على تركيز جغرافى عنيف بدرجة أو بأخرى إذا ما قورن بالهرم المدرج . تحت هذا النمط تتدرج مصر وليبيا - الأولى كخيمة كبرى

والثانية كخيمة صغرى ؛ الأولى كهرم وحداته من الحجارة الضخمة والثانية من القوالب الضئيلة .

أما الهرم المفلطح ففيه تناطح المدينة الثانية الأولى وتكاد تنطحها بينما لا تبتعد الثالثة كثيرا عن الثانية . فهنا تقارب عام في الاحجام الكبري يجعل الهرم واسع القاعدة ضئيل الارتفاع ، بل إن قمته تكاد لا تبين أو هى تتضع وتتدهور إلى بروفيل مزدوج الرأس . وهنا تصل المركزية ودرجة التركيز إلى أدناها ، بل قد يعنى الوضع التشتيت الجغرافي كما في سوريا شبه الجبلية بقطبيها الشمالي والجنوبى التقليديين حيث يمكن أن نميز نوعا «عاليا» من الهرم المفلطح ، ونقول عاليا باعتبار ضخامة الأحجام المطلقة فى أحجار الهرم . ولكن الهرم المفلطح أشد التصاقا وارتباطا بالبلاد الحديثة التنمية ، الفقيرة أو المحدودة الموارد التى لم تنم بعد مركزا مدنيا أو اثنين سائدين . ولهذا نجد أن أغلب أعضاء هذه المجموعة هي من التى تمتاز بأحجار ضئيلة الحجم كالسودان والسعودية والبحرين واليمن . وهذا يؤلف نمط الهرم المفلطح (الواطى) الذى يدل لا على عدالة توزيعية أو لا مركزية جغرافية بقدر ما يدل على فقر عام حضارى ومادى ومن ثم مدنى : تراب مدنى .

أما الهرم المقلوب ، أخيرا ، فهو ذلك الذى يمتاز بتركيز عنيف

صارم فى المدينة الأولى ، نهوى منه بغتة وعموديا حتى نصل بعد لأى إلى مدينة ثانية هزيلة . والهرم المقلوب يتحول بهذا فى الحقيقة إلى «مسلة» قائمة كالعلم المفرد أو الحجر الشامخ وعند أقدامها بضعة من حصى وتراب من المدن . هنا تصل المركزية إلى قمتها وإلى حد التطرف ونجدنا إزاء «دول المدينة الواحدة» أو «دول المدن» . وهذا يدل أساسا على ضآلة ابتدائية فى رأس المال الحضارى العام المتاح بحيث يلزم حشده وتركيزه برمته فى نقطة واحدة ضمانا لفاعليته . وقد كان هذا الوضع ألصق بالدول الصغيرة الحجم أو الموارد مع موقع تجارى حساس مثل لبنان وتونس ، حيث كانت الأخيرة تقليديا أشد وحدات العالم العربى تركيزا مدنيا وحيث لازالت فى هذا الصدد أشد وحدات أفريقيا القارة التى لا تعرف حالة مماثلة تبلغ فيها المدينة الأولى ١٠ أمثال المدينة التالية لها . على أن هذا النمط يصل الآن إلى قمته فى العالم العربى فى حالة الكويت حيث النبت المدنى حديث جدا لا يزيد عمره الحقيقى عن عقد أو نحو ذلك ، ولذا فهو انفجار مدنى بمثل ما هو انفجار بترولى فى أساسه . ومعنى هذا أن دولة الكويت ليست إلا مدينة الكويت ببساطة وأن هنا أكبر مثل لدول المدن الجديدة التى خلقها البترول .

الفصل الثالث

عواصم العرب

البعد التاريخى

أكثر من عاصمة فى العالم العربى يمكن أن تدعى أنها «أم المدن» . ومن الناحية الأخري بعض العواصم العربية يتعاصر فى نشأته مع أحدث مدن العالم الجديد فى «الغرب الأوسط أو الغرب الأقصى» الأمريكى . من ثم لابد لنا من تصنيف تاريخى لعواصمنا العربية : عواصم قديمة ، وعواصم مجددة ، وعواصم حديثة .

العواصم القديمة تشمل الأغلبية الساحقة من عواصم العرب ، وهذا طبيعى فى منطقة من أقدم مناطق الاستقرار والحضارة فى العالم . ولكل منها تاريخها الألفى الحافل . ففى الجزيرة منها مسقط وصنعاء الحميرية الأصول ومكة الجاهلية النشأة ، وفى الشمال بغداد الساسانية ودمشق والقدس الآراميتان . وفى أفريقيا القاهرة التى تكاد تتعاصر مع بغداد من حيث البداية العربية (الفاطمية والعباسية) ولكنها النسل المستمر المباشر لعواصم قديمة فرعونية . ثم هناك بنغازى وطرابلس

نواتا الأصول الفينيقية والقرطاجنية ، وبالمثل تونس الفينيقية النشأة والتى تأكدت جذورها مرة أخرى فى العصر العربى ، وأخيرا تأتى الجزائر البربرية الأصل والتى أصبحت عاصمة منذ العصر العثمانى فقط . ولقد قدر أن أى عاصمة عربية قديمة فى أفريقيا تزيد فى عمرها على مجموع أعمار كل عواصم أفريقيا جنوب الصحراء حيث أغلب المدن من أصل استعمارى حديث (1) . وعواصم العرب القديمة هذه لاشك خير معبر - وبعمق - عن الشخصية التاريخية والكيان القومى : إنها بالنسبة للعرب «تاريخ محفوظ» تجسد . ومن المحتمل ألا نبعد عن الحقيقة كثيرا إذا قلنا إن مجموع أعمار عواصم العرب القديمة قد يعادل مجموع أعمار بقية عواصم العالم مجتمعة .

أما العواصم المجددة فهى مدن قديمة النشأة أصلا ولكنها لم تتخذ عواصم رئيسية إلا فى فترة حديثة نسبيا . والواقع أن هذا يعنى بالتحديد عصر الاستعمار الأوربى حين خلق وحدات سياسية جديدة فى المنطقة بعد الحرب العالمية الأولى . فى هذه الفئة ثلاث هى بيروت وعمان والرباط . فبيروت فينيقية قديمة حقا ولكنها كمدينة حديثة ليست إلا بنت القرن الماضى وكعاصمة سياسية هامة ليست إلا بنت القرن الحالى .

---

(1) G. Hamdan, "Capitals of the New Africa", forthco - ming in Economic Geog., U. S. A.

أما عمان فجذورها تضرب فى التاريخ إلى العصور الكلاسيكية أيام الرومان بينما كمدينة هامة ليست هى إلا وليدة الحرب العالمية الثانية . أما الرباط فترجع نشأة إلى دولة المرابطين فى العصور الوسطى ولكنها لم تختر عاصمة سياسية إلا على يد الإستعمار الفرنسى بعد الحرب الأولى أيضا .

العواصم الحديثة - أخيرا - جديدة تماما كمدن وكعواصم . فلا تاريخ لها أكثر مما لسان فرنسسكو أو سولت ليك سيتى مثلا . وهى بهذا ظاهرة طفرية شاذة نوعا في منطقة من أقدم مناطق العمران . ولكن . الواقع أنها هنا ترتبط بحالات خاصة تتراوح بين التعمير الجديد أو الخلق السيـاسى الجـديد . والواقع أنهـا تقع بالذات فى النطاق الصحراوى أو السفانى ، وبهذا تمثل - كعواصم - جبهة ريادة Pio-neer Fringe ومناطق حدية بطريقة ما . المجموعة تضم ثلاث عواصم : الخرطوم والرياض والكويت . فأما الخرطوم فنواتها من وضع محمد على ثم أعاد الاستعمار تأسيسها كعاصمة استعمارية شأنها فى هذا شأن عواصم إفريقيا المدارية إلى حد بعيد . أما الرياض فقد نشأت كعاصمة دينية جديدة للوهابية لترث عاصمة قديمة خربها محمد على هى الدرعية . وهنا نلاحظ كيف أن عاصمتين من عواصم العرب الجدد ترتبطان فى نشأتهما إن مباشرة أو غير مباشرة بأصول سياسية واحدة مصدرها من مصر . أما الكويت فقد تأصلت كمدينة حماية والتجاء

قبلية ضد أطماع عاصمة جديدة أخرى هى الرياض . وسيرى من هذا أن متوسط أعمار العواصم العربية الجديدة لا يزيد عن ١٥٠ عاما .
وينبغى أن نضيف أخيرا عاصمة معينة Capital - designat هى أحدث عواصم العرب : البيضاء فى ليبيا . فقد وقع عليها الاختيار لتكون عاصمة اتحادية (الآن قومية) جديدة لليبيا لتحل مشكلة ازدواج العاصمة فيها .

تعدد العواصم

بالعالم العربى عواصم أكثر مما به دول . فباستثناء الجنوب العربى بتعقيداته السياسية ، هناك ١٦ وحدة سياسية فى العالم العربى ، بينما أن هناك ٢٠ عاصمة سياسية تقابلها ، وأكثر من ذلك فى الواقع (٢٥) إذا اعتبرنا العواصم غير السياسية (!) والأصل بطبيعة الحال هو وحدة العاصمة ، ولكن الثنائية أو التعدد تأتى من ظروف خاصة قد تكون جذورها طبيعية تاريخية ولكنها فى الأعم الأغلب تدل على عدم نضج سياسى إن لم تمثل حالة من حالات الشذوذ السياسى السافر Politi- cal Anomaly . وفى العالم العربى بالذات سيلاحظ أن أغلب هذه الحالات تتعلق بعواصم جديدة زمنيا أغلبها من المقياس الصغير حجميا. وعلى أية حال فإن هذا الوضع يسبب كثيرا من المتاعب والصعوبات الإدارية وفى أجهزة الحكم وينتهى ماديا إلى عملية غير اقتصادية .

وحالات الازدواج فى العالم العربى أربع هى ليبيا والسعودية واليمن والبحرين . فحتى قريب كان فى ليبيا عاصمتان سياسيتان رسميا طرابلس وبنغازى ، وهذا كان يعكس مباشرة تركيب الدولة - الوحيد حينئذ من نوعه بين العرب - الاتحادى لا الوحدوى ، ولكنه يعكس نهائيا الثنائية الجغرافية المتأصلة فى كيان ليبيا العمرانى كجزيرتين بشريتين يفصلهما برزخ عريض من اللامعمور . أما فى السعودية فالثنائية رمز الصراع بين توجيه العامل الجغرافى العمرانى والعامل السياسى الدينى. فالرياض عاصمة دينية فى قلب الصحراء لأنها مهد الوهابية الحاكمة ، أما مكة فعاصمة سياسية لأنها فى النواة النووية ومركز الثقل العمرانى فى الدولة . وهنا يبدو التناقض فى أن مكة - بكل محمولها الدينى - ليست العاصمة الدينية ، بينما الرياض رغم أصلها السياسى حقيقة ليست العاصمة السياسية ! أما فى اليمن فثمة صنعاء أساسا ، ولكن تعز اتخذت فى الفترة الأخيرة عاصمة كانحرافة إمامية. ولا يمكن للطبوغرافيا الجبلية المضرسة أن تبرر هذا الازدواج لأن الرقعة السياسية بعامة ليست شديدة الاتساع. وقد عادت صنعاء مرة ثانية لتكون العاصمة الحقيقية وإن احتفظ لتعز بلقب عاصمة ثانية. وإذا كانت المساحة السياسية الضخمة مبررا أو بعض مبرر للثنائية العاصمية فى ليبيا أو السعودية فإن فى البحرين - جزيرة الجيب - وضعا غريبا. فهنا

عاصمتان المنامة والمحرق. ومع ذلك فالحقيقة أنهما مدينتان توأمتان أو جانبان من مدينة واحدة.

وهناك أخيرا حالات من التعدد غير السياسى، تقوم فيها إلى جانب العاصمة السياسية الرسمية عواصم أخرى لأسباب عاطفية أو تاريخية أو غيرها، قد يكون لها حيثية رسمية وقد لا يكون. ولعل المغرب والسودان هما خير مثال. فالمغرب عاصمته سياسيا الرباط ولكنه له - رسميا - خمس عواصم تسمى أحيانا «العواصم الملكية» يتجول بينها الملك على مدار السنة: فاس عاصمة دينية، مراكش تاريخية، الدار البيضاء عاصمة اقتصادية، بينما أضيفت أخيرا عاصمة صيفية ولعل هذه الخماسية Pentapolis المحدثة لا تعكس فى حقيقتها كما تعكس الطبيعة الجغرافية المشتتة للاند سكيب المغرب حيث تنقصه تماما بؤرة مركزية طاغية (١) أما السودان فله «عاصمته المثلثة»: «طرابلس» النيل إن شئت: الخرطوم عاصمة سياسية عصرية، ولكن أم درمان هى عند الشعب رمز لكيانه القومى العميق - هى العاصمة «الوطنية» بامتياز، أما الخرطوم بحرى فضاحية أحدث للخرطوم الحديثة.

مواقع العواصم

«مركزية أم هامشية؟» هذا هو السؤال الذى طرحه سور ليكون

(1) Hamdan, ibid .

مفتاحا وبداية لكل دراسة عن مواقع العواصم (١). ونبدأ الإجابة بسؤال آخر: ساحلية أم داخلية؟ من عواصم العرب السياسية ٩ داخلية (١٠ إذا اعتبرنا نزوة عاصمة عمان)، مقابل ١٠ ساحلية. وبينما نجد كل عواصم المغرب العربى ساحلية نجد كل عواصم الشام إلا واحدة داخلية، كما أن كل العواصم الداخلية توجد فى المشرق العربى. وليس فى العالم العربى دولة داخلية حرفيا، ولكن ثلاث دول على الأقل - الأردن، سوريا، العراق - شبه داخلية من الوجهة الفعالة. وعلى هذا فكل العواصم الداخلية تنتمى بصفة عامة إلى دول لها سواحل. بل إن العواصم فى دولتين من ذوات العواصم المتعددة تقع جميعا فى الداخل رغم أن لهما سواحلهما. ورغم أن الاستعمار لعب فى كثير من جهات العالم دورا بارزا فى توجيه المستعمرات وجهة بحرية وبالتالى وجه عواصمها نحو توقيع ساحلى، فإن هذا لم يحدث فى العالم العربى إلا فى حالة واحدة هى مراكش حيث انتقلت العاصمة نهائيا من الداخل سواء من فاس أو مراكش إلى الساحل فى الرباط (٢).

وليس من السهل بعد هذا أن نربط بين الموقع والحجم، فبعض

---

(1) Max. Sorre, Fondements de la Géog. Humaine, t. III, Habitat, Paris, 1952, p. 228 .
(2) G. Chabot, les Villes, Paris, 1952. p. 84 .

العواصم الداخلية كبير الحجم وبعضها صغير، وبالمثل العواصم الساحلية. وأكبر العواصم حجما القاهرة داخلية. أما من حيث الموقع العرضي فقلة فقط من عواصمنا - أغلبها أسيوى - هى المدارية، وكلها من أصغر عواصم العرب حجما. على أن ثمة حقيقة هامة تحكم مواقع أغلب عواصم العرب: فهى عادة تقع حيث يتم زواج جغرافى سعيد بين موقع حيوى وموضع خصيب. ولكن هذا يستدعى منا أن نحلل مواقع عواصمنا تحليلا مفصلا. ثمة زوايا ثلاث يمكننا منها أن ننظر إلى موقع العاصمة: «الموقع السياسى» أى بالإشارة إلى موقعها من رقعة الدولة، ثم «الموقع العمرانى» أى لاعتبار توزيع الكتل البشرية والسكانية الكبرى داخل الوحدة الشكلية، وأخيرا «الموقع الطبيعى» أى بالنظر إلى عامل «العقدية» الجغرافية فى اللاندسكيب. وكل نظرة من هذه تمثل إطارا للإشارة متفاوت المساحة، إطارا يتضاءل بعامة على الترتيب السابق. فلنبدأ لذلك من البداية.

الموقع السياسى. أغلب العواصم العربية تبدو على الخريطة السياسية متطرفة هامشية Eexcentric . فبغداد العراق وإن توسطت بين الشمال والجنوب بدقة نادرة، إلا أنها تجنح بشدة نحو الأطراف الشرقية. ودمشق الشام «عاصمة حدود» كما قد نقول فهى تتطرف بعنف نحو الركن الجنوبى الغربى من الرقعة السياسية تاركة الجزء

الأكبر منها بعيدا كل البعد. ومثلها ولكن فى الوضع العكسى عمان فى الأردن، فهى تعشش فى الركن الشمالى الغربى الأقصى من الرقعة. والقاهرة لاشك بعيدة هندسيا عن التوسط: فطول الدلتا ١٧٠ كم بينما يمتد الصعيد نحو ٨٠٠ كم إلى الجنوب. وكل عواصم المغرب أبعد؛ كلها على الساحل - ليس هذا فحسب، وإنما يتضخم التطرف هنا مع المساحة الشاسعة خاصة فى ليبيا وبالأخص فى الجزائر. وليس يخفف ازدواج العاصمة فى الأولى كثيرا من تطرفها بالنسبة للأطراف الجنوبية، بينما لا تقل المسافة بين مدينة الجزائر وأقصى الجنوب عن ١٢٠٠ ميل أى كالمسافة بين باريس والبحر الأسود، مضافا أن أغلبها حاجز مركب من الجبال ثم مفازة من الرمال (١). وربما كانت الخرطوم أشبه فى درجة توسطها ببغداد، ولكنها على العموم تقع من الشمال إلى الجنوب بنسبة ١:٢ ولعل عاصمتى السعودية أقرب عواصم الدول الكبيرة المساحة إلى التوسط: سواء ما بين الشمال والجنوب، أو الشرق والغرب، يساعد فى ذلك الازدواج العاصمى. ولكن التوسط الهندسى الكامل لانجده بعد هذا إلا فى لبنان وفلسطين واليمن - ولكن، كما يتفق، تلك بعينها أصغر الوحدات مساحة حيث التوسط أقل مايكون ضرورة وخطرا.

(1) Hamdan . "Capitals of the New Africa", op. cit.

وعلى هذا فالخلاصة أن أغلب عواصم العرب هامشية فى حدودها السياسية لاسيما فى أضخم الوحدات السياسية مساحة. وهذا بلا ريب له متاعبه العملية فى «الضبط والربط» وفى التماسك الداخلى وسرعة التجاوب والإشراف ويضعف من المركزية الإدارية وقبضة العاصمة على الأطراف القصية خاصة فى بيئة تسودها الصحراء الكاملة. على أن العالم العربى لحسن الحظ يخلو من تلك العوامل التى يمكن أن تخلق مضاعفات سياسية لهذا التطرف الجغرافى. فالاقليم متجانس جنسيا ووحدة حضارية واحدة. ومع ذلك فثمة حالات ثانوية من أقليات أكثر ثانوية على الحدود قد لا يسهل تطرف العاصمة المكانى الإشراف الدقيق اللازم عليها: الطوارق على هوامش الجزائر، التبو على حدود ليبيا، وإلى حد ما الأكراد فى أطراف العراق، ولكن أساسا النيلوتيين فى جنوب السودان حيث تدس نزعات الانفصال بايعازات من الخارج فى حين تبدو العاصمة بعيدة نوعا عن الاحتكاك المباشر معهم وحيث تبدو لا مفر «عاصمة شمالية».

وقبل أن نغادر الإطار السياسى ونخرج منه ينبغى أن نلاحظ فى العواصم الداخلية المدارية أو دون المدارية ميلا واضحا إلى أن تقع فى العروض الأكثر شمالية من رقعة دولها. هذا قطعا فى القاهرة، وبارز فى الخرطوم، ويمكن أن نقوله عن عمان. هذا بينما العكس صحيح فى حالة سوريا الوحدة الشمالية المتطرفة. فهل هناك ضابط خفى وراء هذا؟ أهو

المناخ الحار المرهق فى الوحدات المدارية وشبه المدارية من ناحية، والمناخ البارد نسبيا فى الوحدات الشمالية من الناحية الأخرى؟ لقد لوحظ ميل عام بين العواصم فى العالم إلى أن تجنح وتتحيز إلى القطاعات والعروض الجنوبية الأدفأ فى الدول الشمالية الباردة (لندن ، أسلو، ستوكهلم، أوتاوة .. إلخ) وإلى تلك الشمالية الأكثر تلطفا فى الدول الجنوبية الحارة (دلهى، ريو وبرازيليا، لورنسوماركيز .. إلخ) (١).

الموقع العمرانى. إذا غيرنا إطار الإشارة من الحدود الشكلية إلى حدود المعمور (الاكيومين)، وجدنا أن تطرف العواصم العربية أقل فى الحقيقة مما يبدو على السطح. وأغلب عواصمنا تقع فى موقع وسط بالنسبة لكتلة المعمور الفعالة فى دولها حيث تتركز الحياة البشرية وتمور وحيث يضطرم الانتاج ويشتد الترابط. فبغداد تتوسط القطاع الحى من العراق، وبذلك تتوسط «الميدلاند» العراقى. وإذا كان المعمور فى كل من سوريا والأردن هو نطاق طولى ضيق فى أقصى الغرب فإن دمشق وعمان إن لم تتوسطاه تماما فهما يتوسطان قلبه «ونواته النووية». وإذا كانت الرياض تقع خارج أكيومين الدولة الصحراوية، فإن مكة تتوسط القلب العمرانى الأصلى فيها كما أن التطورات السكانية التى أحدثها البترول خلقت

---

(١) حمدان : جغرافية المدن . ص ٢٤٧ .

على الضلع الآخر من الدولة جناحاً آخر من المعمور قلل من تطرف الرياض، أما القاهرة فتتوسط بين الدلتا والصعيد حيث تعوض الأولى عن قصرها بمساحة زراعية - فانتاجية - ضعف ما للصعيد، بينما أن الاثنين يتعادلان تقريبا من حيث عدد السكان، ثم إن القاهرة تمثل قمة طبيعية لزحف كثافة السكان الصاعدة النظيمة ابتداء من أطراف الدلتا فى الشمال وأطراف الصعيد فى الجنوب في شكل هرم مدرج تحتل هى سطحه وتتوسط بذلك أكثف قطاع في الدولة - النواة النووية - وتعد خير ضابط إيقاع بين الشمال والجنوب . والخرطوم تتوج رأس ذلك المثلث الذى يعد قلب الاقتصاد السودانى الحديث: الجزيرة التى بدورها تتوسط نطاق السفانا أو ثلث السودان الأوسط الذى هو بدوره القاعدة العريضة للعمران فيه. وفى المغرب يتألف المعمور أساسا من شرائح ونطاقات ساحلية ضحلة تعد العواصم الساحلية بالضرورة قلبا لها: بنغازى وطرابلس فى جزيرتى برقة وطرابلس الساحليتين، وتونس فى قلب «تونس الخضراء»، الجزائر فى وسط «التل»، والرباط فى وسط السهول الساحلية الأطلسية.

الموقع الطبيعى. إذا ضيقنا بؤرتنا قليلا لنتفحص التفاصيل الدقيقة لمواقع عواصمنا فى إطاراتها الطبيعية كما تبدو فى صفحة الأقليم وعلى وجه اللاندسكيب الطبيعى، فسيمكننا أن نصنفها إلى أنماط ثلاثة: مواقع الرءوس والخلجان ومواقع ملاقى الأنهار،

ومواقع هوامش الصحراء. فالعواصم الساحلية تمتاز أساسا بمواقع الرءوس والخلجان Cape - and - bay Situations بينما تتحاشى تماما مواقع المصبات والدالات. فليس من عاصمة ساحلية للعرب على نهاية نهر كبير. فالرباط وإن كانت تقع على بورقرق المدى الصغير فإنها تتحاشى سبو الكبير، والجزائر لا علاقة لها بالشلف ولكن تحتمى فى خليجها، بينما تونس تبتعد عن نهرين متقاربين المجردة ومليانة وتنتخب بينهما ومن دونهما خليج تونس الكبير. وبيروت وإن وقعت على نهر بيروت القزمى فهى بوضوح عاصمة رأس وخليج: رأس بيروت Promontory وخليج سان جورج. وهكذا بقية العواصم الساحلية على الخليج العربى. ومن الواضح أن هذا النوع من المواقع يتعمد الابتعاد عن المصاب النهرية ليتحاشى مشكلة الإطماء والضحولة وكذلك مستنقعات ومضاحل المسطحات الطينية Mud - Flats الملارية. وسيلاحظ من حيث العقدية أن تونس هى أبرز هذه العقديات فهنا عقدية طبيعية نادرة : هنا «خاصرة» البحر المتوسط أولاً، ثم مجمع تونس - تونس الفعالة Utile أو «تونس الخضراء» - حيث يلتقى الساحل الشمالى بالجنوبى بوادى المجردة. أما الجزائر فأقل عقدية وصرامة تحديد. فخطوط اللاندسكيب الطبيعى هنا - كما فى شيلى مثلا - ليست إلا شريطا طويلا مختنقا بين البحر والجبل لا تبرز فيه بؤرة سائدة محددة. ورغم بعض عقدية كامنة فى سهل

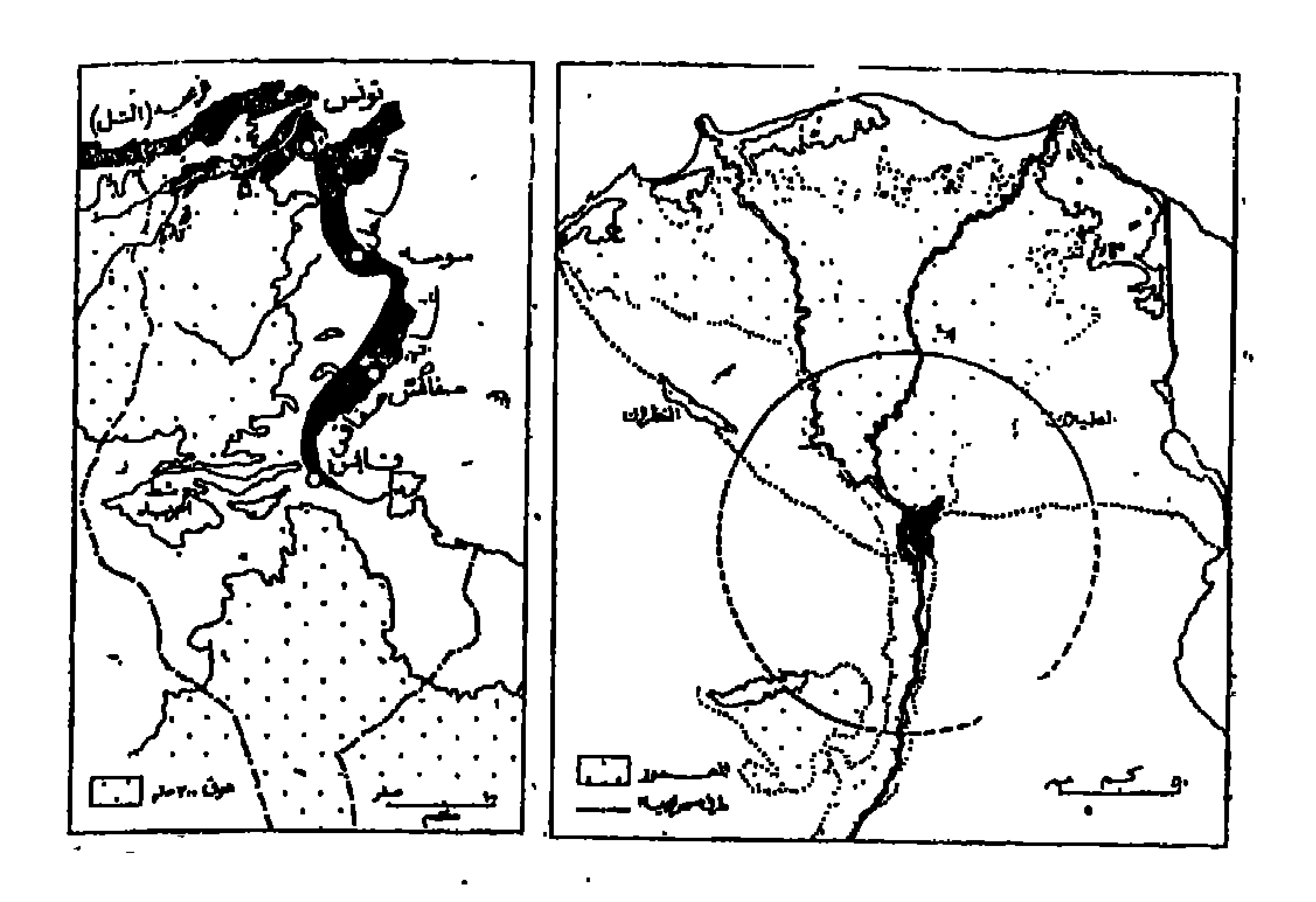
متيجة الذى تتوسطه، فميزتها أقرب إلى التوسط والمركزية منها إلى العقدية التضاريسية بالمعنى الصحيح. ولبيروت أيضا نصيب كبيز من العقدية ولكنها مكتسبة بقدر ما هى طبيعية، فقد غدتها السكك الحديدية إلى جانب الممرات والفتحات الجبلية التى تقع خلفها وتؤدى إلى دمشق.

أما إذا انتقلنا إلىٰ العواصم الداخلية فهناك مواقع ملاقى الأنهار confluence situations حيث تتكون عقديات هيدرولوجية ممتازة. والقاهرة وبغداد والخرطوم فى هذا عائلة واحدة. فالقاهرة تمتاز بعقدية طبيعية محققة تمثل عنق الزجاجة بين الدلتا والصعيد «زر ماسى يمسك مروحة الدلتا ويد الصعيد». ولا يقتصر ذلك على حرف Y المائى الذى يرسمه النيل، ولكن هناك أيضا إشعاع وصلة الفيوم من ناحية ووادى الطميلات من الناحية الأخرى، وقديماً جعلت صعوبة اختراق الدلتا شرقا بغرب لكثرة مجاريها المائية جعلت المواصلات العرضية الساحلية تنثنى جنوبا قاصدة القاهرة بطريق وادى النطرون. وبهذا لا تكون القاهرة «خاصرة» النيل فحسب بل وخاصرة الصحراء كذلك. إنها باختصار وكما يعبر ركلى تبدو كموقع «اختارته الألهة» . أما بغداد فهى فعلا وإن لم تكن شكلا موقع ملقى أنهار، فهى رأس الدلتا الحقيقية للرافدين بل إن عقديتها الهيدرولوجية هى من نمط حرف X لا . Y وعلى أية حال فهى بوضوح «خاصرة» العراق حيث يتقارب النهران أكثر

مـايتـقـاريان، وهـى كـالقـاهـرة تعين بداية الأرض الصلبـة بعـد مسطحات الدلتا الرخوة وتمثل بذلك أفضل نقطة للعبور بين الشرق والغرب. أما الخرطوم فإلى جانب عقديتها الهيدرولوجية فى حرف Y مقلوبة على رأس أخطر وأغنى «دلتا داخلية inland delta » فى الصـحـراء الكبـرى، فـهـى أيضـا نقطة حـاسـمـة على خط التـحـام الصـحـراء والسـفـانا، وتمثل مدينة هامـة على خط لابلاش الشـهـير لمدن هوامش الصحراء فى العالم القديم(١).

وهذا ما ينقلنا إلى النمط الثالث وهو مواقع هوامش الصحراء. فدمشق وعمان ومكة والرياض هى أساساً نقط حرجة على جبهة الالتحام بين الرمل والطين، بين الاستبس والمزروع، بين اللامعمور والمعـمـور. وبالفـعل تسـمى كتلة العمـران فى سوريا السـاحلية «بالمعمورة» فى العرف الدارج، بينما تظهر مكة والرياض كحبات فى عقد خط لابلاش المذكور . وكلها بهذا مواقع واحية استراتيجية تستمد أهميتها من قاعدة موضعية غنية على طريق موقعى جيوى فـهى من مـدن القـوافل caravan cities بالموقـع وبالموضـع على السواء. وإلى هذه العائلة تنضم القدس، وإنما كمدينة قمة تل - hill Top Town لا كمدينة واحة أو غوطة.

(1) Hamdan, "Capitals Of the New Africa," Op. cit.



(شكل ٣) موقع القاهرة وتونس

قطر الدائرة ٧٥ كم وتضم ربع سكان مصر فى ثمن المساحة.
أما فى تونس فتضم محاور المعمورة الرئيسية الثلاثة نحو ثلثى سكان الدولة

أحجام العواصم

فئات الحجم . يصنف الجدول الآتى عواصم العرب إلى فئات حجمية بالألف(١).

عواصم قزمية _ ٥٠ ألفا	عواصم صغيرة ٥٠ _ ٢٥٠ ألفا	عواصم متوسطة ٢٥٠ _ ٥٠٠ ألف	عواصم كبيرة ٥٠٠ _ مليون	عواصم ضخمة + مليون
مسقط ٥	صنعاء ٥٠	الكويت ٢٥٠	بيروت ٥٠٠	القاهرة ٣,٢٤٥
الدوحة	المنامة ٦٢	دمشق ٤٥٤	تونس ٦٨٠	
	بنغازى ٨٠		بغداد ٧٨٤	
	الخرطوم ٩٣		الجزائر ٨٠٦	
	مكة ١٥٠			
	الرباط ١٦٠			
	طرابلس ١٨٤			
	عمان ٢٤٥			
	المثلثة ٢٤٥			

وسيبدو لأول وهلة كيف تتفاوت عواصمنا بشدة فى الحجم من نحو ٤ آلاف (قرى لا شك) إلى نحو ٤ ملايين! ولكن حالات التطرف هى الأقل حدوثاً، بينما العاصمة الصغيرة هى العمود

(٢) لا يشمل القدس .

الفقرى فى عواصم العرب. والعواصم الكبيرة فى توسع ونمو ولكن عاصمة واحدة هى الضخمة المليونية. ويترتب على ذلك أن مجموع عواصم العرب لا يزيد إلا قليلا عن ٧٫٨٤٨٫٠٠٠ نسمة أى بنسبة تتراوح حول ٩٪ من مجموع السكان. وبمعنى آخر فإن عواصم العرب مجتمعة تقل فى حجمها عن أى من تلك العواصم المجمعات الكبرى مثل نيويورك أو لندن أو طوكيو. كذلك سيرى أن ٥٫٣٤٨٫٠٠٠ من المجموع يذهب إلى إفريقيا العربية، ٢٫٥٠٠٫٠٠٠ إلى آسيا العربية أى بنسبة ٦٨٫١٪، ٣١٫٩٪ على الترتيب. وسنذكر هنا توا أن هذه النسب الأخيرة هى بعينها نسب توزيع السكان العامة بين الشطرين الأفريقى والأسيوى.

ولكن تبقى بعد هذا سلسلة مفارقات تبرز فى انتشار أحجام عواصمنا بدرجة تثير أقلنا حباً للاستطلاع. كيف يمكن أن تكون بيروت أكبر من دمشق رغم أن سوريا أكثر من ٣ أمثال لبنان سكانا ؟ لماذا تتساوى عمان مع العاصمة المثلثة – ودعك من الخرطوم على حدة – مع أن الأردن ١٫٦ مليون والسودان ١٠٫٣ ملايين؟ لماذا تكون صنعاء أقل من مكة والرياض فى حين يتساوى البلدان سكانا؟ وتونس : تكاد تقترب عاصمة من الجزائر، مع أنها لا تزيد على ثلثها كدولة إلا قليلا؟ ودعك من المقارنة بين تونس والخرطوم وبين تونس والسودان! ما الذى يجعل القاهرة ثلاثة أضعاف عواصم المغرب العربى مجتمعة رغم أن مصر والمغرب

الكبير يتعادلان فى مجموع السكان - اليوم وعبر التعدادات الحديثة بإصرار غريب؟ بل ما الذى يجعل القاهرة ضعف روما حجما مع أن إيطاليا ضعف مصر سكانا؟ لماذا تكون الكويت العاصمة ضعف الرياض فى حين أن الكويت الدولة ١٨/١ تقريبا من السعودية سكانا؟ لا شك أن هناك - ابتداء ومنطقا - علاقة بالقوة بين حجم السكان العام وحجم العاصمة، ولكن هناك عوامل أخرى تعدل من هذه العلاقة البسيطة المباشرة. ثمة العامل التاريخى أى عمر المدنية ولكنه أيضا ليس كل شىء؛ هناك العامل الجغرافى أى نمط اللاندسكيب الطبيعى والموقع الجغرافى وما يفرضان من مركزية أو تشتيت؛ كذلك مستوى الحضارة والتقدم المادى والتنمية الاقتصادية. وحجم العاصمة النهائى وظيفة لكل هذه العلاقات المعقدة ونستطيع بدراسة أنواع العواصم أن نحللها بعض الشىء.

أنماط الحجم. من العواصم ما هو طاغ أو سائد وما هو ضعيف أو ضئيل، وذلك باعتبار دوره فى دولته من حيث الحجم والأهمية والتركيز. وفى العالم العربى تتمثل كل هذه التدرجات والتطرفات. ويمكننا أن نحددها بمقياسين : نسبة سكان العاصمة من سكان الدولة، ثم نسبة سكان العاصمة إلى سكان المدن الكبرى الأخرى. فمن حيث النسبة الأولى تقع عواصمنا فى عدة فئات مئوية :

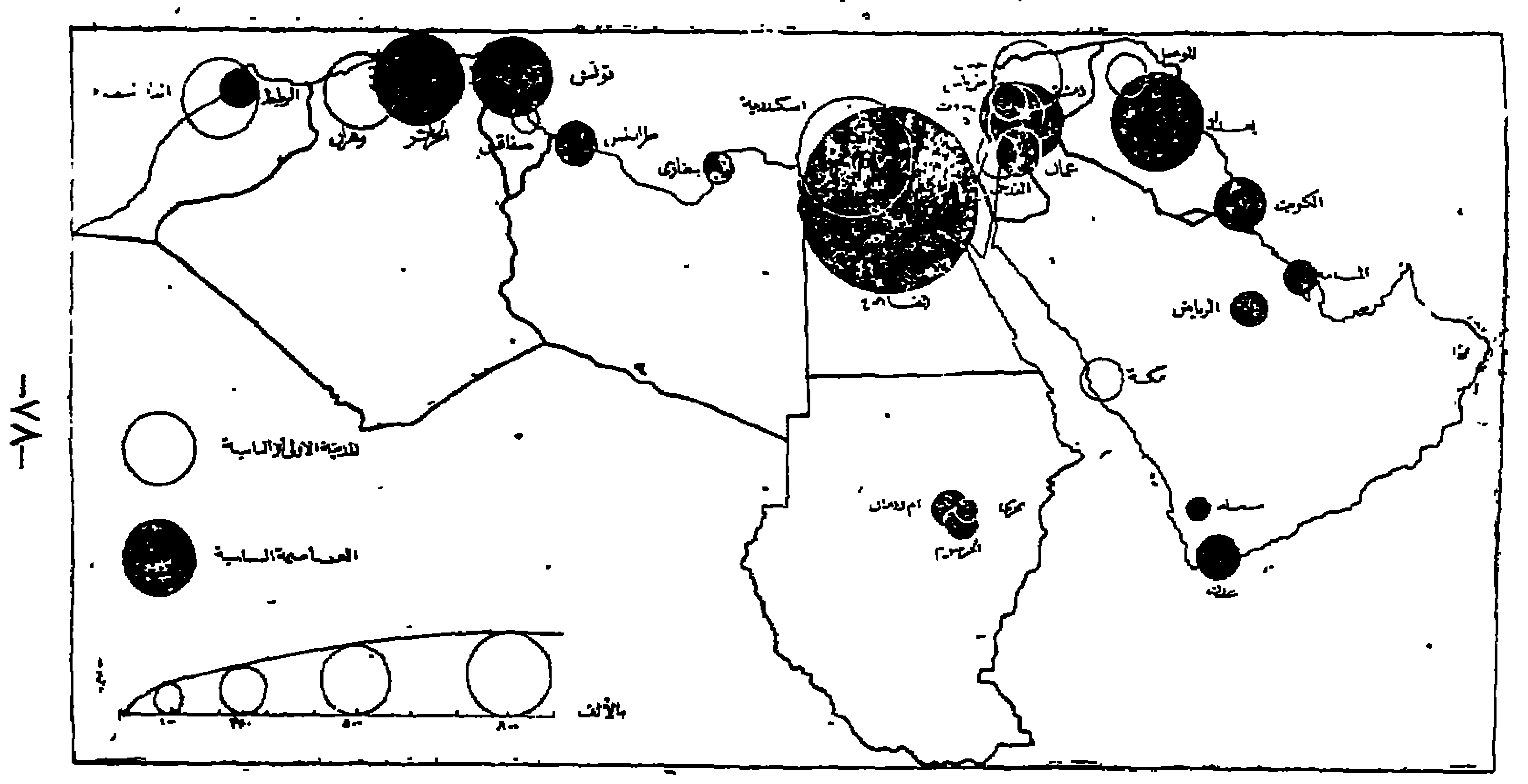
ضئيلة ـ ٥	متوسطة ٥ ـ ١٠	كبيرة ١٠ ـ ٢٠	ضخمة + ٢٠
الخرطوم ٠,٩	بنغازى ٧,٣		بيروت ٢٦ ـ ٥٠
مسقط ١ر٤	الجزائر ٧,٧	دمشق ١٠,٢	البحرين ٤٣,٧
صنعاء ١,١	مكة ٨,٦	بغداد ١١,٢	الكويت ٨٠
الرباط ١,٧		القاهرة ١٥,٠	
المثلثة ٢,٣		عمان ١٥,٣	
		تونس ١٧,٠	

وواضح بلا شك أن هناك فروقا واسعة المدى فى نسبة حجم العاصمة من الدولة - من ١/١٠٠ فى السودان إلى ٨٠/١٠٠ فى الكويت! ولا شك أيضا أن جزءا من هذا المدى يرجع إلى المقام أكثر مما يرجع إلى البسط - أى إلى الفروق فى أحجام الدول أكثر من الفروق فى أحجام العواصم . ولولا هذا التحفظ لقلنا إن المجموعة الأولى ترادف عمليا «الدول بلا عواصم»، وإن المجموعة الأخيرة لا تختلف كثيراً فى الواقع عن «العواصم بلا دول». ومع ذلك فمن الصواب أن بعض الحالات تقترب من هذا التشخيص، فالسودان وعمان يكاد يكون كل منهما جسما بلا رأس، بينما أن تونس وبيروت أشبه «بأقزام ضخام الرءوس macrocephal From Lilliput »، أما البحرين والكويت فهى بلا تردد رءوس بلا أجسام، وقد تدل هذه الصورة أو تلك على قدر كبير من المركزية الجغرافية أو السياسية أو على العكس من التشتيت الجغرافى أو السياسى،

ولكنها فى أغلب الحالات تدل على قدر ما قل أو كثر من عدم النضج السياسى إن لم يكن الشذوذ السياسى إن فى التركيب الجغرافى للدولة.

أما عن نسبة حجم العاصمة إلى المدن الكبرى الأخرى فقد عرضنا لها من قبل فى دراسة المدينة الأولى، ولكننا نخصص هنا أن على هذا الأساس تقع عواصمنا فى أنواع أربعة: ضئيلة وضعيفة وسائدة وطاغية. فأما العواصم الضئيلة Inferior capital فهى التى ليست بالمدينة الأولى فى دولتها. والقاعدة بطبيعة الحال أن تكون العاصمة هى المدينة الأولى. ولكن شذوذ العاصمة الضئيلة يشمل فى العالم العربى الرباط، الخرطوم، مسقط. وتقترب الأوليان من تقليد العاصمة الضئيلة المتبع فى الولايات المتحدة ودول الكومنولث حيث يفصلون عمداً وكمبدأ تخطيطى بين العاصمة السياسية والاقتصادية [1]. ولكن غالبا ما تعود العاصمة السياسية فتحتكر من النمو ما يرفعها إلى مرتبة الأولوية والخرطوم فى هذا تؤذن بأن تتغلب على أم درمان، بينما أن الرباط لا أمل لها مطلقا فى ذلك فهى لا تعدو أن تكون المدينة الخامسة فى المغرب. أما مسقط فقد تغلبت عليها أخيراً مدينة أخرى هى مطروح. وعدا هذه الحالات الثلاث الراهنة، فإلى وقت قريب كان ثمة حالتان أخريان :

(1) E. E. Bergel, Urban Sociology, 1955, p. 158, D. Whittlesey, Earth & State, Wash. 1944, p. 250



شكل ٤ – أحجام العواصم العربية

دمشق والرياض. فحتى سنوات كانت حلب تقليدياً أكبر من دمشق، ولو أنه ليس من الصحيح أن هذا كان الوضع دائما ففى ١٨٨٠ مثلا كانت دمشق هى الكبرى[1]. كذلك كانت الرياض قبل البترول أصغر من بضعة مدن أخر فى السعودية منها جدة والهفوف. وأخيرا فلا ننسى أن الصهيونية قد نقلت – كمناورة سياسية – عاصمتها المزيفة من المدينة الأولى تل أبيب إلى المدينة الثالثة القدس.

أما العواصم الضعيفة weak capitals ففيها لا تزيد العاصمة عن المدينة الثانية إلا قليلا، فلا تقل النسبة بينهما عن ٦٠٪ مثلا. وهنا تأتى دمشق والرياض وصنعاء . وسيلاحظ أن الأوليين تطورتا عن عواصم ضئيلة عن قريب. أما العواصم السائدة domindnt فهى التى يتأكد فيها وزن العاصمة بالنسبة للمدن الأخرى وتظهر عليها بوضوح حاسم وتطفى شخصيتها فيها. وعادة تتراوح نسبة المدينة الثانية إليها بين ٣٠، ٤٠٪. هنا نجد القاهرة والجزائر وطرابلس وعمان. وإذا كانت هذه السيادة تدل فى بعض الحالات على التبلور السياسى والكيان العضوى القوى، فإنها فى البعض الآخر لا تدل إلا على الفقر الحضارى والمادى العام. أما العاصمة الطاغية over - dominant ففيها تتطرف

---

(1) Bonné. Econ. Development of the Middle East, p. 12.

السيادة إلى حد الحالة المرضية وتدل غالبا على كيان جغرافى شاذ. وهنا تأتى بيروت وفوقها تونس وفوق الجميع الكويت. هنا «الدولة هى العاصمة» أو العكس، ولا تزيد الدولة عن أن تكون مجرد ضاحية شاسعة للعاصمة.

الفصل الرابع

المدن الجديدة

ليس سهلا أن نحصر المدن العربية الجديدة التى نشأت فى الفترة الحديثة. فكثير من المدن المعاصرة بدأ صغيراً جداً فى أول هذه الفترة بحيث يكاد يبدو جديداً فى كيانه الحالى رغم أن جذوره قديمة للغاية. ويكفى أن الاسكندرية الألفية العريقة قد بدأت الفترة الحديثة بتعداد قدره ٨٠٠٠ نسمة ! ولكننا إنما نعنى هنا المدن الجديدة تماماً بغير ما أصول أو جذور تاريخية مسجلة، أو تلك التى حلت محل قرى ضئيلة أو أصول ميكروسكوبية ثم نمت بمعدلات شاذة، أو تلك المدن التى خلقها التخطيط العامد الواعى. كذلك قد يختلط الأمر علينا فى مناطق الاستعمار السكنى مثل المغرب بأجزائه. فالذى يطالع خريطة العمران اليوم فى الجزائر أو المغرب أو ليبيا واجد توا عشرات من أسماء الأماكن والمدن الأجنبية مثل موليير وأمبير ولوى جنتى ومثل جرازيانى وماركونى وفور لالمان وفور ماكماهون.. إلخ. وقد تخدعنا هذه الأسماء إلى الظن بأنها غرس مدنى جديد من صنع الاستعمار. ولكن الحقيقة

أن أغلبها مدن قديمة وطنية حرف الاستعمار أسماءها ليطمس عروبتها، وأن أقلها قرى ومستعمرات زراعية جديدة ولكنها ليست مدنا بمعنى الكلمة كما فى الأبعاديات الايطالية في طرابلس. مثلا بورليوتى هى القنيطرة، وبتى جان هى سيدى قاسم، لوى جنتى هى كشطاط، بينما أن بونه هى عنابة، وفيلبيفيل هى سكيكيدة، وانفيدافيل هى النفيضة.. إلخ. فإذا استبعدنا هذه المزالق، وجدنا أن محصلة المدن الجديدة حقا فى عالمنا العربى محدودة فى النهاية ولا تمثل كإضافة إلى الشبكة القاعدية القديمة إلا كسراً ضئيلا من مجموع المدنية العربية. وهذا أمر طبيعى فى منطقة قديمة عريقة فى حضارة المدن. وإذا كان ثمة ثورة مدنية حديثة، أو بالأصح دفعة، فهى قد اتخذت من المدن القائمة نوى لها أكثر منها عملية صناعة مدن بكر .

والمدن الجديدة بدأت تظهر فى أوائل القرن الماضى ثم تتابعت بعد ذلك فى موجات ترتبط بدرجة أو بأخرى بفترات معينة كما ترتبط كل واحدة منها بضوابط ووظائف معينة إلى حد ما . وكما أن هذه الموجات لم تنقطع حتى الوقت الحالي، الذى يعد فى الحقيقة موجة انفجارية بالنسبة للمدن الجديدة، فكذلك هى لم تقتصر على قطاع أو نطاق معين من العالم العربى. وإنما نال كل قطاع تقريبا قدراً من المدن الجديدة. ولنا أن ننتظر جيلا كاملا من المدن الجديدة فى أجزاء كثيرة من العالم العربى فى المستقبل القريب :

فى برارى الدلتا بمصر على التحقيق، وفى أجزاء من العراق والجزيرة فى سوريا على وجه الاحتمال. ومن الممكن أن نصنف مدننا الجديدة على أسس التتابع الزمنى والتاريخى، كما يمكن أن نميز بين مجموعتين أساسيتين «مدن الاستعمار» والمدن الوطنية وهذه تفرقة هامة حقا. لكن لعل من الخير لنا أن نتبنى الأساس الوظيفى. فالوظائف هى الضابط النهائى فى أصول المدن، وهى جديرة أكثر من أى اعتبار آخر بأن تلقى الضوء على المدن الجديدة بالذات. ويمكننا فى داخل التصنيف الوظيفى أن نعتبر التتابع التاريخى أو التوزيع الجغرافى أو الأصول الاستعمارية. وعلى هذا الأساس يمكننا أن نميز بين عائلات المدن الجديدة الآتية : مدن النقل، مدن التجارة، المدن السياسية، المدن الزراعية، مدن الصناعة وأخيرا مدن التعدين .

مدن النقل

ولعل مدن النقل هى أولى فئات المدن الجديدة نشأة وأقدمها فى الظهور. فالعالم العربى بموقعه الجغرافى كممر بين القارات وحلقة وصل فى قلب العالم القديم وكمنطقة كانت تبدأ احتكاكها بالحضارة الحديثة، كان مهتما فى بدء الفترة الحديثة بإنشاء ومد طرق المواصلات الحديثة لا سيما القطار - ولكن أيضا القنوات الملاحية. وإذا كان القطار قد رج قيم المواقع المدنية القائمة وأسر من بعضها أهميتها كلها أو بعضها فقد خلق هو بدوره قيما موقعية

جديدة ومعها عقديات ومدن جديدة، ومن المفيد أن نلاحظ أن كل هذه الطبقة الجديدة من المدن تتجمع فى قلب العالم العربي بالذات: فى حوض النيل خاصة فى مصر. فقد كانت مصر (١) سباقة فى إدخال شبكة السكة الحديدية، وأدت انتخابية الوسيلة الجديدة إلى تبرعم بضع مدن جديدة كان من أولاها كفر الزيات التى أسست كمدينة نموذجية مخططة على يد محمد على الذى لم تكن توجد قبله ثم جاء خط القاهرة - الاسكندرية الجذرى ليكون العمود الفقرى فى اقتصاديات قطن التصدير الجديدة وليعبر فرع الدلتا عند كفر الزيات ويؤكد أهميتها ويضمن مستقبلها إلى الأبد. ففى ١٨٩٧ كانت كفر الزيات قد وصلت إلى ١٠٫٢٣١ وهى الآن حوالى ٢٥ ألفا.

إلا أن أكبر دفعة للمدن الجديدة فى مصر أتت من قناة السويس فقد خلقت معها سلسلة من المدن الجديدة التى تعد أساسا من مدن النقل. فثمة بورسعيد، وضاحيتها بورفؤاد على الجانب الأسيوى، كمدخل للقناة وميناء ترانزيت بكل معنى الكلمة. ثم تلى الإسماعيلية التى نشأت أصلا كقاعدة للأعمال الهندسية لشق القناة ثم تحولت بعد ذلك إلى ميناء مرحلة على القناة وبوابة لها على الوادى. ولكنها ظلت حتى وقت قريب أقرب إلى مضاربات المدن وأبعد ما تكون عن النمو الواثق المطرد. أما على الطرف الجنوبى فإن القناة وإن كانت قد منحت السويس دفعة حياة قوية،

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, PP. 28 - 30.

إلا أن الأمر هنا ليس خلقا ولكنه بعث، فالسويس من أقدم موانينا التاريخية. وعلى هذا فمدن القنال هدية القنال إلى مصر، ولكنها أيضاً هدية النيل إلى القنال، لأنها تقوم في صحراء مطلقة وتعتمد في وجودها كله على الترعة الحلوة. بمعنى آخر: إذا كانت القناة أم هذه المدن، فإن النيل أبوها ببساطة. وسيلاحظ أن مدن القنال على حداثتها المطلقة قد انتزعت لنفسها ببورسعيد المرتبة الثالثة بين مدن مصر من طنطا التاريخية وحققت لنفسها مدينة ربع مليونية وأخرى مائة ألفية وجعلت منطقة القنال بذلك أشد رقعة في مثل مساحتها من حيث درجة المدنية في مصر.

وخلف القناة في شرق الدلتا يعود القطار تحت تأثير القناة الوليدة إلى خلق مدينة جديدة هي الزقازيق. فالزقازيق مدينة جديدة تماما لا تظهر في خرائط الحملة الفرنسية ولم يسمع عنها قط قبل محمد علي. وإنما هي بدأت كمعسكر مؤقت للأشغال العمومية وعمال التراحيل القائمين بحفر الترع الصيفية والقناطر الجديدة التي كانت ترتبط بالتحول حينذاك من الري الحوضي إلى الدائم. ولكنها تلقت دفعة حياتها بعد شق القناة التي نقلت توا مركز الثقل في شبكة النقل الحديدي إلى شرق الدلتا فجعلتها عقديتها الجديدة هذه بوابة الوطن الأم إلى منطقة القنال ورغم هذه الحداثة فقد قفزت الزقازيق بسرعة لتصبح كبرى مدن شرق الدلتا بعد المنصورة، ومدينة مائة ألفية تمثل أهم عقدة مواصلات في

شرق الدلتا الفسيح. ولقد أفادت الزقازيق بعد هذا من مشاريع استصلاح الأراضى في وادى الطميلات. كما كان فى قيامها السريع تدهور وتراجع بلبيس المدينة التاريخية القديمة ولم تلبث أن ورثت دورها الموقعى. وسنلاحظ هذا الفارق الكبير بين نجاح الزقازيق الحاسم ونمو كفر الزيات البطىء المحدود. هذا فى مصر حيث تجمعت أكبر نسبة من مدن النقل العربية الجديدة.

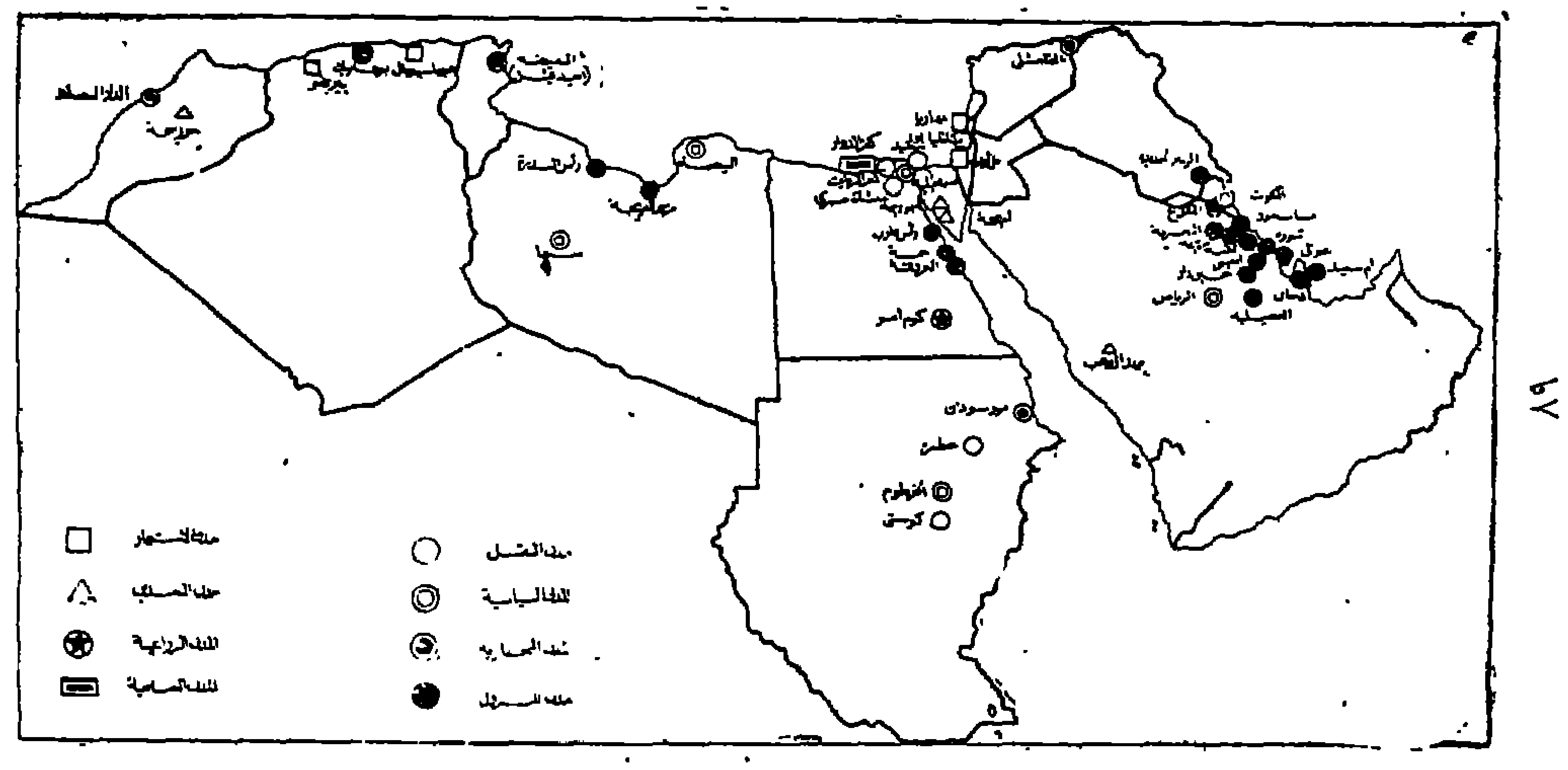
ولكن السكة الحديدية خلقت خارجها في بداية القرن الحالى عقدية جديدة فى السودان قفزت عليها مدينة هامة جديدة هى عطبرة. فهذه المدينة نشأت لأول مرة كمجرد مخزن ومستودع وإدارة لأعمال السكة الحديد أثناء إنشاء خط البحر الأحمر ١٨٩٨ - ١٩٢٤، ولكنها بعد أن انتهى الخط لم تلبث أن أصبحت المركز الرئيسى لمخازن وصيانة السكك الحديدية السودانية. وهى لاتزال مدينة نقل أساسا. وكما أديل من بلبيس إلى الزقازيق فى مصر، أديل من بربر ذات الدور التاريخى إلى عطبرة بنت السكة الحديدية. وكوستى بالمثل مدينة جديدة تماما خلقها الخط الحديدى على الأبيض عند خير موضع لعبور النهر وإقامة كوبرى عليه. وقد نمت لتصبح عقدة مواصلات حديدية من ناحية ونهرية من ناحية أخرى ولتصبح بذلك المصب التجارى للجنوب السودانى والمجمع الاقتصادى لغرب السودان. وكان هذا جديراً بأن يجعلها من كبريات مدن السودان. حيث تحقق حجما قدره نحو ٢٣ ألفاً، انزوت فى ظله المدينة القديمة الدويم.

المدن التجارية

من مدن النقل ننتقل إلى عائلة أخرى تربطها بها علاقة نسب : المدن التجارية. بل قد يعد البعض مدن النقل السابقة فرعا من شجرة المدن التجارية. وأغلب هذه المجموعة موان بحرية لا مدن داخلية. كما سنلاحظ أن الاستعمار لعب دوراً كبيراً فى خلقها ونشأتها لأنها فى الحقيقة كانت ضرورية لخدمة أغراضه من السيطرة على اقتصاديات مستعمراته. ومنها ما قفز إلى قمة الأحجام، ومنها ما ظل على مقياس متواضع. وكلها ثلاثة تنتثر - بعكس مدن النقل الجديدة - كل واحدة منها فى ركن من أركان العالم العربى: بورسودان، الدار البيضاء، القامشلى. وليست أخطر هذه المدن أقدمها بالضرورة. فالدار البيضاء تاريخها الأول غامض ولكنه لا يزيد عن قرية صيد صغيرة ترجع إلى القرن ١٨ على الأكثر ولم تتعد ٧٠٠ نسمة فى ١٨٣٠. إلى أن اختارها الاستعمار الفرنسى لتكون قاعدته الاقتصادية فى مراكش وذلك رغم أنها لا مرفأ طبيعى لها. إلا أنها الوحيدة على الساحل الأطلسى التى تخلو من ظاهرة الإطماء. وقد قدر للدار البيضاء بعد هذا أن تصبح مدينة شيطانية mushroom city بكل معنى الكلمة فانفجرت فى النمو بسرعة العاصفة حتى أصبحت اليوم ٧٠٠ ألف أى ثانية مدن المغرب العربى كله. وميناء مراكش الأولى وورثت فى هذا طنجة إلى حد بعيد. وإذا كانت الدار البيضاء عربية الموقع، وفرنسية الصنع، فإنها أمريكية

المظهر، وهى فى النهاية أكبر مدينة خلقها الاستعمار فى أى مكان فى العالم العربى.

أما بورسودان فهى أقدم هذه المجموعة، فقد خلقت خلقا من لا شيء تماما فى ١٩٠٥ لترث سواكن التى بعد أن كان لها ماض حافل فى ملاحة البحر الأحمر لم يعد مرفأها عميقا بما فيه الكفاية ليستقبل البواخر المحيطة الحديثة لا ولا خالياً من الشعب المرجانية الخطرة. ولهذا هجرت سواكن هجرا وخلقت بورسودان خلقا على مرسى الشيخ برغوت لتصبح مخرج السودان إلى العالم وميناءه الأساسية وإحدى مدنه الكبرى (٤٧٫٥٠٠). وسيلاحظ هنا أنه كما كان خلق الدار البيضاء مقصودا به توجيها بحريا معينا لمراكش يبعد بها عن الداخل المغربى؛ فكذلك كان خلق بورسودان وتدعيمها مقصودا به التوجيه البحرى الذى يبعد بها عن الداخل النيلى والانحدار المصرى. لم يكن الأمر مجرد خلق مدينة جديدة بل كان كلاهما أداة ورمزا لإعادة توجيه يقلب البلد «بطنا لظهر» حتى يعطى ظهره للوطن الأب الكبير Fatherand . وأخيرا هناك من المدن التجارية الجديدة القامشلى التى ظهرت قرب الحدود السورية التركية فى "سبريرة" بعد الحرب الأولى لتكون قاعدة اقتصادية لسهوبها النامية. والقامشلى أحدث وأصغر المدن التجارية الجديدة فهى اليوم لا تعدو ٣٠ ألفا.



شكل ٥ – المدن الجديدة فى العالم العربى

المدن السياسية

ولقد خلقت الوظيفة السياسية أو الإدارية مجموعة من العواصم العربية الجديدة القومية أو المحلية في موجتين إحداهما من أقدم موجات المدن الجديدة، والثانية من أحدثها بالتأكيد. فإلى الموجة الأولى تدين الكويت والرياض والخرطوم بنشأتها منذ نحو ١٥٠ عاما. وكما رأينا ارتبط هذا بظروف التكوين السياسي فيما هو بالنسبة للعالم العربي جبهة ريادة حقيقية، كما رأينا كيف أن اثنتين من هذه العواصم ارتبطتا بصورة ما بحوافز مصرية. وكعواصم سياسية، ظلت الكويت والرياض مدنا ضئيلة جدا حتى جاءت دفعة البترول فانصبت في كل منهما صافي عوائده وثروته مما قفز بهما إلى أحجامهما الحالية. وهما في هذا مدن بترول غير مباشرة بقدر ما هما عواصم سياسية: هما باختصار «عواصم بترول»، وإذا لم تكن هذه العواصم من كبريات عواصم العرب حاليا، فإنها على الأقل من أهم وأكبر المدن الجديدة العربية.

ويمكن قبل أن ننتقل إلى الموجة الحديثة أن نذكر مدينة صغيرة محلية أنشئت مبكرا نسبيا لتكون قاعدة إدارية هي منشأة صبري في مركز قويسنا بمنوفية مصر. فهي مدينة مخططة جديدة لم يرد ذكرها إلا في تعداد ١٩١٧، وقبله لم توجد. وقد أصبحت فيما بعد - هي وليس مدينة قويسنا القديمة - عاصمة مركز قويسنا، وتفوقت حجما ولكنها لا تزيد في النهاية عن مدينة قزمية. أما الموجة الحديثة فضئيلة جدا وتختص بها ليبيا الحديثة منذ الاستقلال. فقد بدأت بإنشاء سبها

عاصمة لمقاطعة فزان وذلك من لا شيء إطلاقا، وهي لا تزيد اليوم عن ٧ آلاف. أما المدينة الثانية فمشروع حتى الآن لم يبدأ منه إلا الحجر الأساسي: البيضاء التي اختيرت لتكون عاصمة جديدة لليبيا. وهي تنشأ هنا في موضع بكر وكمدينة جديدة تماما. وعلينا أن ننتظر لنرى إلى أي مدى ستنجح.

المدن الزراعية

ثمة بعد هذا مجموعة من المدن الجديدة لعلها أقلها وزنا ولكنها لا تخلو من مغزى. هي المدن الزراعية التي يمكن أن نحصر منها ثلاثا: بوفاريك في الجزائر وانفيدافيل (النفيضة) في تونس وكوم أمبو في مصر. فالأوليان هما نموذج للمدن الاستعمارية الزراعية التي خلقها الاستعمار السكني الفرنسي في المغرب. فكلاهما يرتبط أساساً بعملية نزع الملكية الوطنية وطرد الوطنيين ووضع يد «المعمرين» colons من أبناء المتروبول. وكلاهما يقوم في أجود وأخصب رقع زراعية بوفاريك في سهل متيجة قلب «التل» الجزائري، وانفيدا «النفيضة» على رأس «الساحل» التونسي على خليج الحمامات. وكلاهما المركز المدني المخطط - على النمط الهندسي والعمارة الأجنبية - لحقل زراعي أو بالأحرى لحديقة كروم: كلاهما من مدن العنب والنبيذ أساسا. ولكن من حيث الحجم لم تحقق أي منهما عددا كبيرا فلا تزيد بوفاريك مثلا عن ٣٠ ألفا، إلا أن أهميتها هي في كونها نماذج للمدن الاستعمارية.

أما في كوم امبو فالصورة مختلفة وترتبط بالاستصلاح الزراعي

على يد شركات كان يسيطر عليها رأس المال الأجنبى ولكن جسم السكان فيها كان وطنياً بحتاً. فكوم امبو مدينة زراعية جديدة خلقت فى ظل الاستعمار الاستغلالى لا السكنى كما هو الحال فى نموذجى المغرب. والمدينة ، التى لم يرد ذكرها فى تعداد ١٩٠٧، تظهر فجأة فى تعداد ١٩١٧ بعدد قدره ١٨٥ر٢٠، وهى الآن فوق الـ ٤٠ ألفا. فأصلها يرتبط باستصلاح واستثمار «شركة وادى كوم امبو» لحوض كوم امبو - دراو وتحويله إلى غابة حقيقية من قصب السكر. ولهذا فإذا كانت بوفاريك وانفيلد «النفيضة» مدن كروم ومعمرين، فإن كوم امبو مدينة قصب «ومدينة شركة». ويجوز لنا هنا ما دمنا نتكلم عن كوم امبو أن نذكر مدينة جديدة جدا، زراعية أيضا، قامت أخيرا فى نفس المنطقة غير بعيد عن كوم امبو لتكون عاصمة اقتصادية مخططة لمجتمع النوبة المهجر نتيجة لإنشاء السد العالى. وبالمثل نذكر المدن الصغيرة ـديدة التى يخلقها الإصلاح الزراعى فى مديرية التحرير غرب الدلتا فى مصر. وربما أمكن أن نضيف إلى القائمة مدينة انشاص التى خلقها استصلاح وادى الطميلات كمدينة فواكه.

مدن التعدين

مدن التعدين الجديدة فى العالم العربى قليلة إذا استبعدنا منها عائلة مدن البترول التى يحسن أن تعالج على حدة. ففى المغرب العربى لم يخلق الفوسفات والحديد مدنا جديدة بمعنى الكلمة وإنما نمى بعض الحالات القائمة مثل الونزة وجفصة. وقد كان من أهم أسباب هذا أن

مناجم الحديد وحقول الفوسفات الأطلسية تمتاز بتمزقها وتبعثرها فى وحدات عديدة ولكنها ضئيلة مما لم يسمح بقيام مدن ولا موان جديدة خاصة بأى منها (١) ولا يستثنى من ذلك إلا خوريبجة فى مراكش فقد أنشئت عام ١٩١٣ وبلغ حجمها الآن أكثر من ٥٠ ألفا. وفى مصر كان لموقع المعادن الجبلى الصحراوى إلى جانب ضآلة الإنتاج وتفتته جغرافيا نفس الأثر فلم تزد النتيجة عن معسكرات تعدين مؤقتة لا مدن بالمعنى الصحيح وقد يمكن أن نعد ميناء أبو زنيمة وأم بجمة فى سيناء من ثمرات تعدين المنجنيز، كما أن مهد الذهب فى الحجاز ثمرة مبكرة عطبت بعد قليل. ولعل خوريبجة لهذا هى أهم وأكبر مدن التعدين غير البترولية الجديدة فى العالم العربى.

مدن البترول (٢)

لعب البترول فى تشكيل اللاندسكيب الحضارى فى مناطق العالم العربى الصحراوية دورا يناظر دور الماء فى مناطقه الزراعية. فهو حيث يتفجر يخلق نقط السكنى والاستقرار ويبذر مدن التعدين، وحيث يجرى خطوط الحركة والنقل ويبث على طولها الحياة. وتأخذ كل هذه الأشكال العمرانية نمطاً مدنياً أساسا، بينما لا تكاد الزراعة وما لها من ثوابت حضارية تبين فى اللاندسكيب بل إن تتابع السكنى Sequent Occu-

(1) W. Fitzgerald, Afrca, Lond, 1955 .
(2) Longrigg, Oil in the Middle East,
انظر أيضا جمال حمدان . بترول العرب: دراسة فى الجغرافيا البشرية . تحت الطبع.

pance هنا يمثل طفرة تقفز من النقيض إلى النقيض، وترمز ببلاغة إلى عملية الاختزال الحضارى العنيف الذى أحدثه البترول من مضارب الخيام وحلات البوص والطين الى أرقى وأحدث مدن البترول والتعدين دون أن تعرف قرى الزراعة بمعنى الكلمة. أى أن بيئة المدن هنا تظهر بلا أو قبل الريف، وقد «يظهر» الريف بعد المدن حيث يبدأ استصلاح وزراعة بعض رقع مجاورة لتغذية المدينة. ومثل هذا الترتيب العمرانى المعكوس معروف في كل مناطق الريادة والتعدين والكشف الجديد (١). بمعنى آخر إنه طفح مدنى لا عضوى ذلك الذى يمجه البترول على صفحة الصحراء. ولهذا فإذا لوحظ ارتفاع نسبة المدنية ارتفاعا شديداً فى هذه المناطق فإن هذا شذوذ مفهوم يفسره البترول. وقد رأينا كيف أن الثورة العمرانية التى حركها البترول فى العالم العربى كانت ثورة مدنية أولا ثم ثورة سكانية فى المحل الثانى. فإذا أضفنا أن امكانيات استثمار البترول فى الصحراء ترقد فى الصناعة أكثر منها فى الزراعة، تأكدت لدينا الصفة الخاصة للنتائج البشرية للبترول. وإذا كانت أهم مظاهر النشاط البترولى فى المنطقة استهلاكية لا إنتاجية، فان أهم صناعة خلقها البترول فى الدول العربية خاصة الصحراوية هى «صناعة» المدن. هكذا إذن يصبح الأثر الرئيسى للبترول على اللاندسكيب مقصورا على شبكة من مدن البترول منسوجة فى شبكة من

---

(1) Maurice Ie Lannou, Le Geog. Humaine Paris, 1949, P 178.

الطرق تعد بدورها من «مشتقات» البترول - طرق الأسفلت، وذلك دون وراء سكانى قاعدى. ولهذا تبدو تلك المدن قائمة فى فراغ عمرانى كالمدن «المسلات» لا كالمدن «الأهرام» التى تتدرج من فرشة matrix سكانية كثيفة.

وعدا تأثيره على المدن القديمة القائمة، فالمدن الجديدة التى خلقها البترول، وهى أكثر حدوثا فى المناطق الصحراوية البحتة التى لم تكن معمورة تقريبا كالحسا فى السعودية وساحل البحر الأحمر فى مصر واقليم سيرتيكا فى ليبيا، تقع فى فئات ثلاث هى مدن الحقول، ومدن المحطات، وموانى البترول. فأما مدن الحقول، فإلى جانب «واحات الماء» قد أضاف البترول عدداً من «واحات الزيت» التى تعلوها أبراج البترول derericks كما تظلل آجام النخيل واحات الماء، حتى لتبدو كأنها غابات الصحراء الجديدة. وتتحول هذه الواحات البترولية بالضرورة إلى مدينة - «مدينة عمال» على الأقل تضم المساكن ومزرعة الصهاريج thnk farm ومن الأمثلة مدينة الأحمدى التى أنشئت فى ١٩٤٦ وبلغت فى ١٩٦٠ نحو ٧ آلاف وهى الآن ٨٣٠٠ نسمة وتعد المركز الإدارى لشركة الكويت. والمقوع مدينة أخرى من مدن الحقول. وكذلك الدخان فى قطر، وعوالى فى البحرين وقد بدأت تتجرثم منذ ١٩٣٨. وفى السعودية نجد أبقين وعين دار، بينما نشأت حديثاً مدينة جديدة فى منتصف حقل الغوار العظيم هى العضيلية لتكون مركزاً صناعيا وسكنيا. وثمة النعيرية وثقبة ورحيمة وكلها مدن سكنية صغيرة جديدة تنتثر بين حقول

الحسا. والزبير الجديدة قرب البصرة مدينة من مدن الحقول خلقها البترول أخيراً. وقد تقع مدن الحقول على السواحل مباشرة فتكون أيضا من موانى البترول كما فى الغردقة ورأس غارب وبقية مراكز البترول حول خليج السويس. ومن الواضح أن هذه المجموعة تحقق عادة أكبر الأحجام بين المدن الجديدة، ولكنها تتفاوت بشدة فيما بينها بحسب أهمية الحقل، ومع ذلك فهى بعامة مدن قزمية شأن أغلب مدن التعدين. أما مواقعها فتتحدد بمواقع الحقول أى بالجيولوجيا، ولذا فهى من «المواقع المواضع».

أما مدن المحطات فحين يخرج البترول من واحته تؤلف الأنابيب هيدرولوجية الزيت وتناظر الأنهار ولكنها مغطاة. وهى لهذا لا تصبح مجرد خط خامد من الصلب مدفون فى الرمال، بل تبث الحياة على طولها. فالأنبوب يتحرك فيتحرك معه الطريق وخطوط المواصلات، لأن القاعدة هى أن طرق السيارات الجديدة وخطوط التليفون والتلغراف تمد عادة على جانبى الأنبوب. ثم ينقط الأنبوب محطات المضخات التى لا تلبث أن تتحول إلى واحات جديدة فى قلب الصحراء تدق فيها آبار الماء وتتدفق عليها جماعات الرحل وتنشأ فيها مدينة كاملة من مساكن العمال والمكاتب والمكتبات والأندية وسائر المرافق الضرورية. وبديهى أن مواقع مدن المحطات يحددها مسار الأنبوب وعامل التباعد المعقول على طوله، ولذا فهى من مدن المراحل Villes etapes بالضرورة، وهى بالطبع لا تحقق أحجاما كبيرة ولا تزيد عن بضع مئات فى الغالب. وتشمل هذه

المجموعة سلسلة محطات أنابيب العراق والتابلاين.

أما موانى البترول فلابد على نهايات الأنابيب من أن تنشأ مدينة ميناء إذا لم تكن قائمة من قبل. وإذا لم يكن هناك خليج طبيعى لزم إعداده اصطناعيا وتعميقه وتطهير مدخله. ثم تتركز أجهزة الشحن والأرصفة ونهايات الأنابيب المائية ومزارع الصهاريج وكذلك المصافى، ثم تتجاذب حولها المرافق الضرورية ومنشآت الخدمات. من الأمثلة رأس تنورة فى السعودية. وفى الكويت خلق التصدير ميناء مؤقتة فى الفحيحل فى ١٩٤٦، إلى أن أنشئت الميناء الدائمة على نهاية الأنابيب وهى ميناء الأحمدى فى ١٩٤٩ التى أصبحت ميناء البترول الرئيسية في الكويت بل أصبحت أعظم موانى تصدير البترول فى العالم. وفى السنين الأخيرة ظهرت ميناء عبد الله فى الكويت أيضا، كما ظهرت فى المحايدة ميناء سعود. وهناك كذلك أم سعيد فى قطر، ومرسى البريجة ورأس السدرة فى ليبيا، وكلها من موانى نهايات الأنابيب الجديدة تماما. وسيلاحظ أن أحجام هذه الفئة من مدن البترول الجديد تتفاوت كثيراً فى أهميتها بحسب حجم نشاط التصدير منها.

هذه هى مدن البترول الجديدة، وهى جديدة أيضا فى تركيبها الداخلى، فهى بنت البترول نشأة وتركيباً. فنجدها فى الأعم الأغلب من صنع الشركة – «مدن الشركات Company towns» – أى تحمل طابع الحضارة المدنية الغربية تماما فى تخطيطها، فتكون هندسية الخطة، شوارعها واسعة، الوحدة السكنية السائدة فيها هى الفيلا العصرية،

وتتعدد فيها طرز العمارة الحديثة بشكل عالمى يجعلها تتنافر فيما بينها ومع الإطار الإقليمى بصورة صارخة. وهنا نلاحظ أن البترول يختلف عن الفحم تماما فيما خلق من مدن. فمدن البترول عامة مدن جديدة عصرية أنيقة من أحدث طراز، بينما مدن الفحم كالحة قبيحة متحجرة. وغالباً ما تأخذ مدن البترول الصحراوية العربية شكل الجاردن سيتى بفضل رقع بساتين الخضروات داخلها وحولها، فتبدو كواحات الغرب الأمريكى "a lamericaine" ولهذا كله تبدو أنماطا منقولة مفروضة غريبة على البيئة، خلقتها الجيولوجيا من أسفل وشكلتها السياسة من أعلى، دون أن تكون على علاقة مع الجغرافيا بين الطرفين. إنها أشبه بين المدن على صفحة اللاندسكيب الحضارى «بالصخور الضالة» على صفحة اللاندسكيب الطبيعى. وكثيراً ما تحاول الشركة – كما تفعل أرامكو – أن تتجنب إنشاء مدن الشركات لتتفادى مشاكلها ومسئولياتها الاجتماعية وروح «الأبوة» التى تسيطر عليها، والعشش التى لا تلبث أن تنمو حولها وتحولها إلى «مدن العشش »Villes, shan-ty townsbidon – كما حدث فى عبدان. ولهذا فهى تشجع عمالها على أن يقيموا مساكنهم لأنفسهم أو على إنشاء قرى توابع جديدة مثل النعيرية وعين دار وثقبة ورحيمة وأبقيق ، أو إنشاء أحياء جديدة فى المدن القائمة. إلا أن هذا ليس القاعدة السائدة.

أما من حيث الحجم، فالواقع أن كل مدن البترول الجديدة فى العالم العربى قزمية الحجم جداً إذا ما قورنت بالمدن التى خلقها الفحم مثلا

في غرب أوربا. ولو جمعت كلها معا فقد لا تزيد عن حجم مدينة إقليمية متوسطة مثل كارديف أو بوخم. والحقيقة أن البترول بعكس الفحم تماما لا يخلق مدنا ضخمة. فالفارق تكنيكيا بين تعدين الفحم والبترول هو أن دور الإنسان في الأول هو «كالقوارض» بينما دوره في الثاني هو «كالماصة»، ولذا فالأول يحتاج إلى قوة عاملة ضخمة لا إلى رأس مال كبير لتعدينه، بينما يأتي رأس المال في المحل الأول في البترول ويتضاءل دور العمل كثيراً. ثم إن صعوبة نقل الفحم الصلب تكاد تلزم بالصناعة محلياً in situ، بينما البترول السائل ينتقل بعيدا ورخيصا كالكهرباء بحيث يمكن للتبعثر. ولهذا فإن هذه المدن البترولية هي مدن تعدين لا مدن صناعة. ويمكننا أخيرا أن نضيف أن مصير هذه المدن رهن بمستقبل خزان الزيت الذي تقوم فوقه، ولهذا لا يمكن أن ينتظر لها عمر طويل أو مستقر والواقع أن مدن البترول - ككل بل أكثر من كل مدن التعدين - أقرب في نشأتها إلى المدن الشيطانية. mushroom c وأقرب في نهايتها إلى المدن الأشباح ghost towns. إنها بين مدن العرب كالشهب والنيازك بين النجوم ضئيلة الجرم تلمع فجأة وفي [illegible] وتخبو مباشرة بلا ضجة. ومن قبل قد أصبحت جمسة مدينة ميتة من المدن الأشباح

المدن الصناعية

المدن الصناعية بلا تردد أضعف حلقة فى سلسلة المدن الجديدة فى العالم العربى. ولعل تأخر التصنيع وتواضعه فى الجزء الأكبر من المنطقة هو السبب الرئيسى فى هذا. ولكن سببا آخر أن الصناعة الحديثة تجمعت فى أو حول المدن الكبيرة القائمة من قبل ولم تغامر بعيدا، فلم تخلق لذلك مدنا جديدة إلا فى القليل النادر. يضاف ويضاعف من هذا أن البترول حين أتى لم يحدث ثورة صناعية حقيقية: بل ظل صناعة استخراجية وحرفة أولية، ولم يخلق لذلك مدن صناعة وإنما على الأكثر مدن تعدين. ولهذا فنحن نبحث عبثا عن مدن صناعية جديدة تماما فى المنطقة. ولا نكاد نجد إلاّ مثلا واحداً هو كفر الدوار التى كانت قرية آسنة عددها ٨٥٠ حتى ١٨٨٢ وظلت ١٩٨٠ حتى ١٨٩٧. ثم اختيرت مركزا للصناعة النسيجية أثناء الحرب الأخيرة وسجلت فى ١٩٤٧ نحو ١١ ألف نسمة نمت بعدها كثيراً. ولا شك فى أن كفر الدوار فى مصر هى «المحلة الثانية» أو هى بالأحرى «المحلة الصغرى».

مدن الاستعمار

لقد عرضنا حتى الآن للمدن الجديدة على أساس التصنيف الوظيفى. ولكن من الخير لنا أيضا أن نضيف أساسا خاصا هو الاستعمار. وعلى ضوء نوع الاستعمار يمكن أن نلخص مدن الاستعمار فى ٣ فئات. فالاستعمار الاستغلالى والاستراتيجى كان أقلها خلقا لمدن

الاستعمار، وحتى المدن الجديدة التى ظهرت فى ظله لم يكن دوره فيها أكثر من دور رأس المال أو المخطط ، بينما ظل جسم المدينة والسكان وطنيا. هذا يمكن أن يقال عن بورسودان وعطبرة. أما الاستعمار السكنى فكان دوره أخطر، فقد أنشأ عددا أكبر وأضخم من المدن الاستعمارية. ففى مراحل الاستعمار الأولى أنشأ قواعد للإخضاع كما هو الحال فى «فورناسيونال» التى أنشأتها فرنسا الإخضاع منطقة القبائل فى منتصف القرن التاسع عشر. ثم بعد ذلك وضعت فرنسا فى الجزائر مشروعها «للتعمير الرسمى Colo nisaton officielle الذى تضمن إنشاء وبناء ٣٠٠ قرية جديدة لتكون جاهزة لاستقبال المعمرين(١). وكثير من تلك القرى نجح وأصبح مدنا أعطيت أسماء فرنسية مثل Saint - Denis du Sig التى تضم الآن بضعة عشرات من الآلاف، وأهم منها وغير بعيد عنها بيريجو Perregaux التى كانت أوفر نجاحا (٢). وبالمثل فعل الاستعمار الإيطالى فى ليبيا. ومع ذلك فقد ظلت الأغلبية العددية دائما للوطنيين، ثم جاء الاستقلال ومعه «الخروج الأبيض» فصفى المدن الاستعمارية وبدأ يحولها إلى مدن وطنية. تلك قصة الدار البيضاء وبوفاريك وإنفيدا «النفيضة» وخوريبجة فى المغرب.

---

(1) W. Fitzgerald, Africa, Lond., 1955.

(2) R. Tinthoin, Un bourg de colonisation en Alfgrie : Saint - Denis du Sig, C. Rong. Intern. Ge'og. Varsovic, 1934, t.III, p. 98.

أخيراً هناك الاستعمار الصهيونى فى فلسطين المحتلة، وهو ليس استعمارا سكنيا بالمعنى المعروف، ولكنه استعمار دينى عنصرى سكنى، ليس احتلالا ولكنه إحلال وإذا كانت أنواع الاستعمار الأخرى وباء خطيراً، فهذا سرطان مدمر. هو أخطر استعمار عرفه العالم العربى من كل ناحية - بما فيها المدن. فلقد شوه تماما صورة المدينة العربية بما خلق من مدن دخيلة جديدة تطورت إما عن قرى قائمة ومستعمرات مثل الخضيرة وبتاح تكفا ورحبوت وريشون لزبون مدينة الخمور، وإما من لا شيء مثل نهاريا وناثانيا التى أسست فى ١٩٢٩ وأصبحت الآن مركزا للصناعة الخفيفة خاصة قطع الماس، ومثل هرتزليا. ولكن تل أبيب هى كبرى تلك المدن الجديدة فقد بدأت كضاحية يهودية ليافا فى ١٩٠٩ ثم فاقتها حجما وابتلعتها وأصبحت الآن ٣٨٠ ألفا ترتفع إلى ٦١٨ ألفا إذا اعتبرناها كمجمع مدنى (١). وهى بذلك كبرى مدن الاستعمار الصهيونى الجديدة وثانية مدن الاستعمار عامة فى العالم العربى بعد الدار البيضاء. وعدا هذا فإن للصهيونية مشاريع للتخطيط المدنى تقوم على التوسع فى السكان وفى درجة التمدين تستهدف أن يكون السكان داخل الحدود الحالية ٢٫٥ مليون على أن يكون نصف مليون منهم فقط سكان ريف والمليونان سكان مدن أى بنسبة ٨٠٪. ثم توزع الخطة مليوناً من هؤلاء المدنيين فى مدن صغيرة ومتوسطة تتراوح بين ٢٠٠، ٥٠ ألفاً، بينما يتركز المليون الآخر فى المدن الثلاث الكبرى تل أبيب، حيفا،

(1) Amiran, Op. cit.

القدس (١). ومن الواضح أن العرب كما صفوا مدن الاستعمار السكنى في المغرب، فإن تصفية مدن الاستعمار الصهيوني هي الآن التحدي الأكبر للتحرير العربي.

(١) عزة النص . محاضرات عن جغرافية المدن العربية، معهد الدراسات العربية العالية ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٥٩، ص ٤٥ «بالآلة الكاتبة».

الفصل الخامس

تصنيف وظيفى

يمكن لدراسة التصنيف الوظيفى للمدن أن تتردى أو تتورط فى عدة مزالق علمية. أولها بلا شك ذلك الفرض الضمنى الساذج من أن لكل مدينة وظيفة محددة سائدة «تشتهر» بها. ذلك فرض تبسيطى أكثر من اللازم ؛ لأن الحقيقة أن أغلب المدن متعددة الوظائف، لا لأن «الوظائف تتداعى» قانون جوهرى فى ميكانيكية نمو المدن، ولكن أيضا لأن المدينة المنوعة هى الأصل فى فكرة المدينة كخادم إقليمى. وفى العالم العربى يصدق هذا أكثر منه فى منطقة كأوربا أو الولايات المتحدة. فالمدن العربية المتخصصة حقاً قليلة نسبياً لأن الانقلاب الصناعى لم يبدأ إلا أخيرا وجزئيا. وإذا كانت ثمة طبقة من المدن الحديثة المتخصصة كمدن التعدين والبترول، فسيلاحظ أنه تخصص فى حرف أولية استخراجية، لا فى حرف ثانوية تحويلية. أى أن القلة من مدننا المتخصصة مدن خامات أكثر منها مدناً صناعية. ثم يتبقى بعد ذلك أغلبية ساحقة من مدن منوعة تتراوح بين الخدمات والتجارة.

الخطر الثانى الذى يهدد التصنيف الوظيفى هو أن ينزلق عن غير وعى إلى دراسة تاريخية، ويفقد القدرة على التمييز بين الأصول الأولى والأوضاع الحالية. فكثيرة هى المدن العربية التى بدأت بأصول وظيفية محددة ومعروفة، ولكنها انقرضت - ربما منذ قرون - من تركيبها الحديث أو المعاصر. فالمنصورة والصالحية والبصرة والكوفة من مدن العرب الحربية لا علاقة لها اليوم بالوظيفة الحربية فى شىء، والرباط الآن لا رباط بينها وبين أصلها الدينى. وبغير تحديد الإطار الزمنى بوضوح يتحول التصنيف الوظيفي فى مثل هذه الحالات إلى نوع غير علمى من «التورية العلمية».

أخيرا ليس يكفي أن ننتزع وظيفة ما من المركب الوظيفى للمدينة ونطلقه عليها كسمة تخصصية فقط لأن لها شهرة خاصة أو طبيعة غير شائعة. فمثلا حلوان فى مصر قد تصنف على أساس الشهرة الشائعة على أنها مدينة حمامات من مدن العيون الصحية. وإنها لكذلك - إلى مدى. ولكن هذه الوظيفة لم تعد تمثل فيها إلا جانبا واحدا من جوانب عدة لضاحية سكنية أقرب فى حقيقتها إلى مدن الخدمات العامة أو المدن المنوعة ثم غزتها أو غذتها الصناعة. الفيصل إذن فى تصنيف مدينة ما وظيفيا لا ينبغى أن يكون غير الأساس الإحصائى الدقيق. ولكن لما كان مثل هذا الهدف مستحيل التطبيق على النطاق الكامل للعالم العربى فسنكتفى هنا بالتحليل الوصفى على علاته دون الرقمى.

وفى حدود هذه التحفظات يمكننا أن نبحث بين مدن العرب عن مدن

تجارة ونقل وصناعة وتعدين، وسياسة، ودفاع ، ودين وصحة، وترفيه إلا أننا لن نعرض هنا للوظيفة السياسية بعد أن عالجنا العواصم بالتفصيل علي حدة لأهميتها، كما لن نعرض لمدن البترول حيث أنها كما تدخل في هذا الفصل تدخل تحت باب المدن الجديدة التي قد عقدنا لها فصلا خاصا. ومن المفهوم بعد هذا كله أن المدن المتخصصة بصرامة قلة معدودة، والتنوع هو الأعم الأغلب، ولهذا فقد تدخل المدينة الواحدة تحت أكثر من فئة وظيفية.

الوظيفة التجارية

وفي البدء بها أكثر من منطق، لأنها بالقطع تمثل أقدم أنواع المدن في كل الدنيا بعامة وفي العالم العربي بخاصة. ثم هي بلا جدال أكثر فئات المدن انتشارا وتمثل الفرشة الأساسية matrix في شبكة المدن العربية، وذلك علي كل المستويات ابتداء من مدينة السوق المحلية القانعة القابعة في أحضان الريف العميق حتى المتروبوليس «المدينة الأم» التي تسيطر على إقليم مضطرم برمته . ويفسر هذا موقع العالم العربي الحساس بين عوالم انتاجية مختلفة، بين المعتدلات والمداريات ، والغربيات والموسميات . هو إذن «ممر تجاري» - «قافلة ثابتة» - في العالم القديم، وحداته هي المدن التجارية المتراصة. ولعل هذه الصفة أبرز في المشرق العربي حيث كان الشرق الأوسط ولايزال هو الشرق الوسيط، ولعلها أبرز وأبرز في الشام بالذات حيث يمكن بسهولة أن تطبق ما قيل عن بريطانيا من أنها «أمة من التجار "a - nation of

"shopkeepers" ولكن ينبغي أن ندرك أن في هذا الدور تتداخل الوظيفة التجارية بمعناها المباشر مع وظيفة النقل بمعناها الخاص. وينبغي أن نيمز ابتداء بين المدن التجارية الداخلية والموانى التجارية.

١ - **المدن التجارية**. هذه تتفاوت في الحجم والضخامة كما نميز في نوع العملية التجارية التي تقوم عليها. وثمة منها أنواع أساسية ثلاثة متجر الظهير، ومدينة المستودع، ونقطة التجميع [(١)]. فأما متجر الظهير hinterland emporium فهو الذي يخدم إقليما محيطاً بالتصدير منه والاستيراد له معا. وتتراوح أحجام هذه المدن كثيرا كما تتراوح مجالاتها، ولكن تظل في طبيعتها شيئا واحدا. ففي أسفل السلم نجد مدن الأسواق التقليدية المتواضعة market towns التي تنتثر في ثنايا الريف، والتي تؤدي إلي مدن الأسواق الإقليمية الكبيرة مثل «بنادر» مصر (التي تقابل boroughsbourgs في فرنسا وانجلترا) والتي تعد غالباً العواصم الإقليمية كشبين الكوم وبنها ودمنهور وبنى سويف.. إلخ ومثل واد مدني في الجزيرة والأبيض والفاشر في غرب السودان ومثل تيهرت والكاف وستيف في المغرب. وأحيانا يدل اسم المدينة على وظيفة المتجر: مثلا أبو تيج في الصعيد اسم تطور عن تحريف قبطي لكلمة يونانية بمعنى المخزن apotheka وهي نفسها التي أصبحت في الفرنسية boutique وفي الأسبانية بودجا bodega.وبعض

---

(1) Niles Carpenter, Sociology of City Life, Longmans, 1932, pp. 50-3.

من هذه الأسواق ترقد تحت أصول كثير من المدن الأكبر مثل طنطا وأسيوط وأم درمان. وأخيرا علي القمة نجد العواصم الكبرى التى تمثل مدن المتجر العالمى لدولها كالقاهرة والخرطوم ودمشق وبغداد. إلخ. هذا داخل مناطق الاستقرار والسكن ولكن فى قلب الصحراء وعلى هوامشها تكثر أيضا الأسواق - أسواق البادية ، التى تعد مصححا ضرورياً لأخطاء حياة البداوة والترجل . فيها ينصب فائض الانتاج الرعوى التقليدى ومنها يشترى البدو حاجاتهم الحضارية والتموينية . وكل مدن الفرات فى العراق، وكل مدن هامش الشام ابتداء من حلب حتى معان هى من أسواق البادية وموانىء الصحراء. وأغلب الواحات فى قلب الصحراء سواء فى نجد أو ليبيا أو الجزائر . . إلخ هى فى ذاتها مدن أسواق صحراوية. وكلمة السوق نفسها تخرج من صميم حياة البدو فهى المكان الذى إليه «تساق» الماشية. كما أنها تظهر فى أسماء كثير من المدن العربية مثل سوق الأربعاء وسوق الخميس في تونس وسوق أهراش فى الجزائر وسوق الأربعاء فى مراكش.

ثم هناك مدينة المستودع enterpot ، وإذا كانت مدينة المتجر تقوم بوظيفتها داخل الاقليم الواحد intra - regional ، فإن مدينة المستودع همزة وصل بين أقاليم مختلفة inter - regional وذلك لأنها تمتاز بموقع وتنمى من المزايا والتسهيلات ما يجعل التجارة المحيطة تفضل أن تمر بطريق أقصر مباشر خلال مدينة أخرى أقل قيمة. أى أنها تمتاز بنشاط ضخم فى الترانزيت والمصارف والشحن والعمليات

المالية.. إلخ . ولهذا فغالبا ما تسود فيها وظيفة الاستيراد أكثر من التصدير، وقد يجعلها هذا تبدو ذات ميزان تجارى خاسر ولكن تعقد العمليات التجارية والمالية غير المنظورة تعوض وزيادة . ومن الصعب أن نجد أمثلة متخصصة لمدن المستودع خارج المواني، ولكن كل المدن الكبرى العواصم وأشباه العواصم فى العالم العربى تلعب هذا الدور بالنسبة لدولها أو أقاليمها : فإليها ترد أغلب الطلبات الأجنبية من وسائل الحضارة أو الصناعة وتتولى هى بعد ذلك التوزيع القومى.

أما النوع الثالث فهو نقطة التجميع التى تعد نقيض مدينة المستودع فلا توجد إلا فى المناطق الأقل تنمية وتطوراً وأغلب الإنتاج فيها أولى تصديرى، بينما الحاجات المحلية متواضعة لا تشجع على كثرة الاستيراد. ولهذا فمدن التجميع مدن تصدير أساسا . ويمكننا أن نجد أمثلة لها فى مدن الصمغ العربى فى كردفان ودار فور أمثال بارا والنهود والرهد، وأيضا فى إقليم الجزيرة مثل السوكى وبركات وواد مدنى وغيرها . والمدن الاقليمية الصغرى فى مصر أدخل فى هذه الفئة حيث تعد أساسا نقطا لتجميع وإعداد القطن بالحلج ابتداء من زفتى وبلقاس وتلا إلى طما و أخميم. إلخ. وقديما كان مشروع الرق مثلا «نقطة تجميع» للرقيق. وما مدن هضبة الشطوط القزمية فى الجزائر كلها إلا نقط تجميع للحلفا البرى .

وقد يكون من الخير لنا أن نضيف هنا إلى المدن التجارية مدن النقل كنوع رابع تابع، وذلك لشدة ارتباط النقل بالتجارة. وأغلب مدن التجارة هى مدن نقل بدرجة أو بأخرى، بينما أن مدن النقل البحتة قليلة الحدوث.

ولعل أقدم فئة من مدن النقل فى العالم العربى هى «مدن القوافل» المشهورة التى اتخذت عادة من واحات الصحراء مواطىء لخطاها ومراحل لرحلتها (١). وأغلب خطوط مدن ما عبر الصحراء هي من مدن القوافل، سواء على المحور العرضي في صحراء العرب، أو على المحور الرأسى فى الصحراء الكبرى؛ بما فى ذلك «موانى الصحراء» على الجانبين حيث تمثل نهاية العقد. ولن نعدد هنا عشرات الأمثلة على جانبى الهلال الخصيب أو الجزيرة العربية أو بين المغرب والسودان، ولكن تدمر والبتراء، ومرزق وغدامس هى من أهم الأمثلة . وقد أحدث النقل البحرى والحديدى الحديث أسراً نقليا لطرق الصحراء ترك هذه المدن فى زوايا النسيان أو فى طريقها إلى التدهور. وفى مصر كانت أسيوط ميناء صحراوية بقدر ما هى ميناء نهرية (طريق درب الأربعين). أما النقل الحديث سواء الحديدى أو السيارات فقد خلق مدنه الجديدة أو انتخب مدنا قديمة للنمو. ففى الشام نجد سلسلة من مدن «الوصلات» الحديدية (وأحيانا الجوية) بين جانبى المعمور فى الساحل وهوامش الصحراء: مثل جسر الشغور عقدة المواصلات التاريخية على العاصى بين اللاذقية وحلب، ورياق وصلة السكة الحديدية بين بيروت ودمشق، واللد – الرملة وصلة السكة الحديدية بين يافا والقدس. وفى مصر رأينا الزقازيق و«كفر الزيات» من مدن النقل الحديدى الجديدة، بينما الواسطى هى أساسا وصلة السكة الحديد إلى الفيوم. وفى السودان رأينا كيف رج الخط الحديدى التوازنات المدنية القائمة فاستحدث مدنا جديدة وغير القيم القديمة.

---

(1) M. Rostovtzeff, Caravan Cities, Oxford, 1932.

٢ - الموانى التجارية [١] .: على مدى الأربعة عشر ألفا من الكيلومترات [٢] التى تمثلها سواحل العرب ، تتناثر أكثر من مائة من موانى العرب . إلا أن أغلب هذه الموانى ضـئـيل لايكاد «يرعى» إلا الساحل المحلى المباشر ،والقليل منها هو الفعال الذى يظهر فى ميدان التجارة والملاحة الدولية ، والأقل هو الذى يسجل بضعة ملايين من الأطنان من حيث الحركة التجارية . ولكن حمولة الحركة وحدها ليست مقياسا كافيا للأهمية المينائية ، فموانى البترول كما فى الخليج العربى والمعادن فى المغرب مثلا متخمة بالحمولة ولكن قل أن تبلغ من الأهمية أهمية الموانى التجارية كالاسكندرية أو بيروت .. الخ . وليس هناك أساس وحيد لتصنيف الموانى . فهناك أولا مدى الارتباط بالساحل . وبديهى أن ليس هناك ميناء لاترتبط بدرجة ما بالساحل من حيث هو ساحل أو تعدم وظيفة «ساحلية» ، ومع ذلك فهذه قضية نسبية . وإنه من هذه النسبية يبدأ التصنيف الوظيفى للموانى .

فيمكن كبداية أن نتكلم عن «موانى الموضع» و«موانى الموقع» فالأولى لا تستغل من الساحل إلا موارده المحلية المباشرة كالصيد أو البترول البحر أو البلاجات أما الثانية فتستثمر الموقع وتوظفه فى

---

(١) راجع فى هذا الموضوع

F . W . Morgan, ports & Harbours, Lond., 1952..

(٢) داود صليبا ، مصطفى الحاج إبراهيم العالم العربى . دمشق ١٩٥٨ ص٨ .

التجارة أو النقل . أساس آخر : نوع الساحل . فثمة قطاعات «ميتة» عمرانيا من الساحل - صحراوية غالبا - ولكن تحتم اعتبارات الموقع أو التجارة قيام موانى عليها فى بيئة ضد - مدنية : تلك إذن «موانى الضرورة» مثل كل موانى العرب على الأحمر ابتداء من عدن وبورسودان وجدة حتى القصير والحديدة ورابغ .. الخ . وعلى العكس من ذلك فى القطاعات الحية الفعالة من السواحل قد تنتثر الموانى بلا وظيفة ساحلية مقنعة فتكون «موانى الصدفة» . ومن أمثلتها دلس وشرشال فى الجزائر وصور وصيد حاليا وإلى حد ما رشيد ودمياط . الأولى تعانى من الصعوبات الطبيعية والبشرية من حيث النقل أو التموين أو حتى المياه ، بينما الثانية تمثل فرصا طبيعية مضيعة . ثم هناك موان للبضائع فقط مثل أغلب موانى المعادن والبترول ، وأخرى للركاب والبضائع معا كما هو الغالب . ثمة بعد هذا التفرقة بين موانى الاستيراد والتصدير . فالأخيرة تكثر فى العالم باعتباره منطقة تصدير خامات وانتاج أولى أساسا ، وخامات معدنية فى الصف الأول . وأغلب موانى البترول والمعادن تأتى هنا . أما موانى الاستيراد فقط فأقل انتشارا فى العالم العربى ، والسائد هو موانى الاستيراد والتصدير معا .بعد هذا تأتى السلعة الرئيسية كأساس للتصنيف : موانى بترول ، موانى فوسفات ، حديد ، قطن ، حبوب .. الخ . ولكن سيلاحظ أن أغلب هذه التصنيفات تتداخل كثيرا أو قليلا ، ثم هى تظل جزئية فى النهاية . ولعل خير

تصنيف يجمع بينها هو التصنيف الوظيفي النوعي : موانى التجارة ، موانى النقل ، موانى الصناعة ، موانى الصيد . وعلى هذه الرباعية سندير مناقشتنا لتصنيف موانينا ، مع ملاحظة أن أغلب موانينا الكبرى ليست متخصصة بصرامة بل تجمع بين أكثر من وظيفة معا ، ومن ثم قد تظهر الميناء الواحدة في أكثر من فئة وظيفية . وإذا كان ثمة تخصص فداخلى بالأحواض .

موانى التجارة .يقصد بها مواني المتجر emporiump التى تمثل مركبا كاملا من التصدير والاستيراد ، البضائع والمسافرين معا ، وتخدم ظهيرا كبيرا قد يشمل وحدة سياسية كاملة أو أكثر ، وتعد النافذة الحقيقية لها على العالم الخارجى . وطبيعى فى هذه الحالة ألا يكون تخصص سواء بالسلع أو بالعمليات التجارية ، بل تكون الميناء منوعة جامعة فى نشاطاتها . ويكاد يكون لكل وحدة عربية ميناؤها الرئيسية التى تحتكر أغلب تجارتها الخارجية . كالدار البيضاء والجزائر وتونس وطرابلس والاسكندرية وبيروت وبورسودان والبصرة .. الخ. ويضاعف من تركيز أهمية هذه الموانى أن التجارة الخارجية البرية لأغلب الدول العربية ضئيلة ، وأن الجبهة المائية لبعضها محدودة كالعراق والسودان .على أن بعض الحالات شبه الداخلية تعدم مثل هذه الميناء المفتاح كالأردن وكسوريا قبل اللاذقية حيث تحاول أن تخلق ميناء مفتاحا اصطناعية تمتص تجارتها الخارجية . وحيث تترامى الجبهة

البحرية أو تتعدد ، قد يظهر أكثر من ميناء نافذة ، كما فى السعودية بساحليها أو ليبيا بقطاعيها العمرانيين في طرابلس وبرقة . وقد يؤدى التشتيت الجغرافى الكامن فى طبيعة الساحل إلى المركزية مينائية وتعدد في الموانى النوافذ كما فى الجزائر حيث تساهم وهران وبونة مساهمة غير عادية فى التجارة الخارجية بجانب ميناء الجزائر .وعلى هذه الأسس مجتمعة يتحدد مدى احتكار ميناء التجارة . وهنا تقع الدار البيضاء وتونس والأسكندرية وبيروت وبورسودان فى مجموعة الموانى الطاغية التى تحتكر أكثر من ٨٠٪ من كل التجارة الخارجية [1] . أما الجزائر وطرابلس وبنغازى وجدة فأدخل فى باب الموانى المعتدلة أو الضعيفة .

موانى النقل . عائلة وحدها ، ليس للميناء فيها تجارة أو إنتاج فى ذاته ، ولكنها همزة وصل بصورة أو أخرى على طريق ملاحى طويل مهم كشريان العالم العربى البحرى . وكثيرا ماترتبط هذه الموانى بالاستعمار البحرى فى صورة ما . فيحتفظ بها تحت سيطرته ليضمن مواطىء أقدام ومحطات على شرايينه الملاحية ولهذا فليس من الصدفة أن تتحول أحيانا إلى «موانى مقتطعة» أى من زوعة سياسيا من ظهيرها الطبيعى كجيوب أو أسافين لا قوام جغرافى لها ولكنها أقرب إلى «الموانى المفتوحة» الحرة التى تتعدى فيها التسهيلات الاقتصادية

---

(1) Fitzgerald, Africa.

والحرية المالية حدود السلامة القومية وقد تصل إلى حدود العلميات اللاأخلاقية اقتصاديا وبشريا كالتهريب والتزييف والجاسوسية والدعارة .. الخ . وبطبيعة الحال ليس من الضرورى أن تتبدى كل هذه الملامح فى كل حالة ، ولكن طنجة وعدن وربما بيروت - كانت أو كادت - أمثلة صارخة في العالم العربى . ولهذه العائلة فروع ثلاثة : موانى التموين ، والتوصيل ، والمستودعات .

فأما موانى التموين Ports of call فرغم صعوبة تعريفها أو إمكان قيامها وحدها ، فهى تلك التى تلعب فيها خدمة الملاحة العابرة من تموين بالمياه العذبة والغذاء الطازج والوقود أو المحروقات الدور الرئيسى فى كيانها الوظيفى . والعالم العربى بموقعه الاستراتيجى على مفرق أو مجمع العالم القديم ، جدير بأن يؤدى هذه الوظيفة فى أكثر من نقطة وعلى أكثر من ناصية فيه . وكل من طنجة وتونس وبيروت وعدن تلعب هذا الدور ضمن وظائفها ، ولكنه في بورسعيد بالذات يرتفع إلى الدور الأساسى . فبورسعيد كميناء من خلق القناة وكنقطة انقطاع فيزيولوجى فى الحركة ليست إلا محطة بحرية أساسا على طريق طويل شاق تسترد فيها الحركة أنفاسها وتعيد الامتياز revictualling بالماء والغذاء والوقود بما يكفيها حتى عدن - وإن كانت تستطيع أن تلتقط بعض المياه العذبة بعد السويس في بورسودان . وقد كان التموين بالوقود يعنى حتى الحرب الأخيرة الفحم bunkering، ولكن منذ ثورة البترول

ومصفاة عدن والسويس تحول التفحيم إلى تزييت . وبعد أن كانت بورسعيد تستورد الفحم من أوربا لهذا الغرض يأتيها البترول الآن من أنبوب السويس ، وبالمثل يعمل مصفي عدن على خام الكويت .

أما موانئ التوصيل transship ment فيمكن أيضا أن نسميها موانى الترانزيت ، لأنها هي التى تقوم بنقل السلع من مصادر مختلفة لا لتستهلكها هى ولكن لحساب موانى أصغر مجاورة لايمكن أن تنتهى إليها السفن لضآلة أهميتها . وهذا معناه غالبا موانى استيراد أكثر منها موانى تصدير . فمثلا السلع التى ستنتهى إلى موانى مراكش (المغرب) تأتى أولا إلى جبل طارق أو طنجة ثم منهما تأخذها السفن الصغيرة إلى الموانى المحلية المختلفة . وكذلك تفعل تونس . وأخشاب الأثاث اللازمة لدمياط مثلا تأتى أولا إلى الأسكندرية ثم منها تأخذها سفن صغيرة إلى دمياط . وبيروت تعمل بالمثل بالنسبة لساحل الشام وأكثر من ذلك بالنسبة لظهير الشام فى الأردن والعراق والجزيرة العربية حتى إيران . والواقع أن بيروت أهم مثال لموانى التوصيل أو الترانزيت فى العالم العربى ، بل إن هذه العملية هى عصب حياة المدينة. وإذا كان قد قيل إن كوبرى لندن «هو نواة لندن ولبها» (١) فإن ميناء بيروت ليس نواة ولبها فحسب بل ولبنان كله كذلك . وتعد عدن كذلك ميناء توصيل لكل موانى الجنوب العربى والقرن الافريقى ، بينما

---

(1) H . J . Mackinder, Britain & British Seas, p . 204..

كانت البحرين تلعب نفس الدور بالنسبة لساحل الحسا السعودى فى بداية تنمية هذا الساحل وقبل أن يستكمل موانيه الخاصة .

أخيرا موانى المستودع .cntrcpot هى كموانى التوصيل ولكن أكثر تعقيداً وتنظيماً . فتستورد السلع لحسابها ثم تعيد بيعها كتجارة مستقلة بعد أن تشكلها قليلا أو تصنعها أو تصنفها ، وهى بهذا شكل من موانى الترانزيت . والأغلب أن نفس موانى التوصيل هى أيضا موانى مستودع .

موانى الصناعة [١] . أما عن الصناعة ، فليس فى العالم العربى «موانى صناعية» ولكن «صناعات موانى» . وهذا جزء من حقيقة أوسع وهى أن ليس لدينا «مدن صناعية» وإنما «صناعات مدن» . ودرجة التطور الصناعى هى المسئولة عن هذا . إلا أن الموانى كمصب للخامات أو نصف المصنوعات أو الوقود من الداخل أو الخارج تجد نفسها فى موقف يؤهلها لكثير من الصناعات ، لاسيما منها ما يسمى صناعات الموانى ، وهى أساسا صناعات بسيطة وعامة تعتمد على قدر من تصنيع وتنقية الخامات والمواد الغذائية المستوردة . وبعض السلع تحتم تصنيعا مينائيا ، والبعض الآخر يمكن أن يتم قبل الميناء . فمن حيث الصادرات كانت صناعة كبس القطن بعد حلجه وقبل تصديره حكرا مطلقا للاسكندرية منذ البداية . أما عصر نبيذ الكروم فليس بالضرورة صناعة مينائية فى الجزائر . أما على الواردات فطحن الغلال الواردة

(١) حمدان . جغرافية المدن . ص ٢٧٦ - ٢٧٨ .

إلى دقيق صناعة ميناثية في الاسكندرية. وبالمثل في السجائر والشكولاته التي ترد خامتها من الخارج ، نجدها مركزة في الاسكندرية . ومع بدء صناعة تجميع أجزاء السيارات في بعض البلاد العربية كانت الموانى بطبيعة الحال هى المكان الطبيعى لها : كبيروت والاسكندرية ومع بداية صناعة السفن أخيراً كان طبيعيا أن تلعب بورسعيد دورها . هذا عدا أن صناعة السفن الصغيرة منتشرة من قبل في أكثر موانى العرب خاصة في الخليج وعدن (dhows) . وبالمثل صناعات حفظ الأسماك والسردين ... إلخ خاصة في موانى مراكش الأطلسية وطرابلس والآن في دمياط وبورسعيد في مصر . أما تكرير البترول سواء من إنتاج محلى أو بالاستيراد فهو صناعة مينائية جداً بالطبع ، بل صناعة أرصفة مباشرة dockside industry- على الأقل لأن جزءاً كبيراً من الإنتاج يوزع كوقود لناقلات الزيت الخام أو السفن الملاحية العابرة ... ولهذا فكل مصافي العرب ، وعددها الآن نحواً من ٢٥ مينائية .

موانى الصيد . أغلب الموانى تمارس قدراً من الصيد بطبيعة الحال. ولكن موانى الصيد الحقيقية في العالم العربي قليلة، ولعل خير قطاعات نبحث عنها فيها هى جبهة مراكش الأطلسية حيث يفسر التقاء التيار البحرى الدافىء بالبارد مصايد الأسماك المهمة ، وتعد بذلك النهاية الجنوبية لمصايد غرب أوربا الكبرى . وهناك تعد آسفى Safi خاصة ميناء صيد أساسية للحوت والسردين تعمل في تصنيعها وتعليبها

للتصدير . وفى موانى ليبيا المهمة يلعب الصيد دوراً لا بأس به . وبالمثل في مصر . لكن موانى الجنوب العربى كالشحر والمكلا وكمسقط وموانى ساحل المعاهدات أقرب من غيرها إلى فكرة ميناء الصيد لفقر ظهيرها الداخلى وضرورة الاعتماد على البحر كثيراً .

الوظيفة الحربية

من السهل أن نجد الوظيفة الحربية عنصراً في كيان مئات من المدن العربية وأن نجد عشرات من المدن الحربية الخالصة أو من حيث النشأة - وذلك إذا قصدنا للجغرافيا التاريخية . ولكننا حين نصل إلى الفترة الحديثة فلن نجد إلا شبحاً للوظيفة الحربية فى عدة مدن فى أجزاء معينة من العالم العربى ، أما المدن الحربية الحقة فلن تجد منها إلا بضعة معدودة . إن الوظيفة الحربية اليوم هى بالقطع أقل وظائف المدن أهمية فى العالم العربى كما فى كل العالم - تماما بعكس ما كانت عليه فى الماضى ولنفرق منذ البداية بين المدن الحربية والموانى الحربية .

المدن الحربية . من الصعب أن نجد مدينة حربية كاملة فى العالم العربى اليوم وإنما يوجد الطابع الحربى أو العنصر الحربى بدرجة أو بأخرى . فثمة أولا المناطق الصحراوية والجبلية المتخلفة التى امتدت فيها حياة العصور الوسطى بقبليتها وعشائرها حتى قلب الفترة الحديثة ككل هوامش الصحراء في أفريقيا العربية والجزيرة العربية واليمن . ففى الصحراء «The land of insolence» كل مدينة ، واحة أو قرية ،

هى قلعة محصنة بالضرورة ضد غارات «وغزوات razzia» البدو . ولذا فكلها مسورة بالحائط التقليدى البوابات وربما بالبروج . كذا كل مدن نجد واليمن والحجاز وواحات مصر الغربية والمغرب بعامة . وقد يدل الاسم على الصفة الحربية «القصر» في واحاتنا كقصر الفرافرة وقصر الداخلة ، «والقصور» ksour الشهيرة فى المغرب ، أو القلعة كقلعة المدورة على الحدود بين الأردن والسعودية ، El - Golea فى صحراء الجزائر ، أو البرج كبرج العرب ... إلخ . وكذلك «القصبة» kasbah الشهيرة في كل المغرب . وقد أضاف الاستعمار الفرنسى فى المغرب عددا من النقط العسكرية «وجراثيم» مدن حربية إما فى المناطق المأهولة المقاتلة لتكون قاعدة outpost للإخضاع والتوغل مثل فورناسيونال فى Fort National فى منتصف القرن الماضى[1] ، وإمـــا فى مناطق الصحراء لتكون قواعد لعملية pacification مثل فور فلاترز فور Flatters ماكماهو فور لالمان F.Lallemand.

ثم يلى هذا طبقة أخرى من الوظيفة الحربية هى مدن الحدود الاستراتيجية الحرجة . ففى مثل هذه القطاعات تأخذ المدن طابعا عسكريا وتتحول إلى مدن معسكرات وقد تخضع حتى للحكم العسكرى . وحدودنا فى سيناء واضحة حيث رفح أقرب شيء إلى المدينة العسكرية، وقد أضيفت غزة إلى القائمة منذ الصهيونية وأغلب النقط

---

(1) Chabot. Les Villes. p. 24..

المدنيـة في سـيناء كـالنتـيلا والقـصـيـمـة ... إلخ هى مـعسكرات حربيـة أساساً .. وللمستعمرات الصـهيونية فى فلسـطين المحتلة (الكيبوتز kib-butz) – كحلات عدوانية دموية – صفة حربية مخططة عن قصد لتكون كل وحدة منها خلية سكنية إنتاجية حربية كاملة فى حالة الخطر . بينما يمكن أن نعد كل «القرى الأمامية» فى الضـفة الغربية من الأردن ذات طابع حـربى بالضـرورة الآن. وعلى حـدود العـرب – تركيـا ، ابتـداء من زاخو حتى راجو ، سلسلة كاملة من مدن الحدود ومخافر الدفاع . وقد رأينا على حدود الأردن – السعودية المتنازعة قلعة المدورة مدينة مخفر . وعلى حدود مصر – ليبيا أقام الاستعمار مدن القواعد العسكرية مثل فورت كابورتزو بقصد واضح : أن تكون رأس حربة لغزو مصر . وعلى حـدود السـودان – الحـبشـة المضطربة سلسلة مـن المدن البـيـدمـونتـيـة المحصنة والنقط العسكرية . كالقلابات والرصـيرص وفـازوغلى ، ولكن كسـلا أشـهرها وقد بدأت أسـاسـاً كقاعدة حـامـيـة عسكريـة فى القرن الماضى. أخيـراً فى داخل المناطق المعمـورة من البـلاد العربيـة تنحصـر الصفة الحربية فى أحياء عسكرية معينة من المدن الكبرى كالعواصم أو فى معسكرات حولها كما فى القاهرة والاسكندرية ، وفى قطنة والقابون ودومـا حـول دمـشق ، والرمادى وجلولاء قرب بغداد . هـذا بينمـا منقباد فى قلب الصعيد مدينة معسكرات كاملة .

المواني الحربية : قليلة هى جدا فى منطقة تعد قوة بر أساسا . ثم

هى ترتبط أساسا بالاستعمار البحري الذى سيطر على المنطقة . بل أن بعضا منها كان السبب المباشر أو الكامن خلف قدوم الاستعمار ، ولازال السبب المباشر أو الكامن خلف تشبثه . فعدن أول وأطول ماخبر الاستعمار فى العالم العربى وذلك لقاعدته البحرية الحاسمة فى حدود مجال ضخم يمتد من الهند حتى مدغشقر . وفى وهران كانت المرسى الكبير من أكبر الموانى الحربية لفرنسا تقابل طولون على الساحل الفرنسى . بينما كانت بنزرت هى المغناطيس الحقيقي للاستعمار الفرنسى فى تونس كما أعلن رئيس وزرائها إذ ذاك .ولعل بنزرت هى المثال الوحيد فى العالم العربى على ميناء حربية كاملة تامة فى ذاتها كمدينة وليست مجرد جزء من مدينة . والسبب فى ذلك بحيرتها العميقة التى تطوقها الجبال ، وتحولت المدينة فى حماها إلى ترسانة بحرية ضخمة . ومما له مغزاه أن الاستعمار الفرنسى بعد أن أرغم على الخروج تشبث أساساً بكل من المرسى الكبير وبنزرت لمدة (١٥) سنة ولكنه أخرج من الأخيرة قبلها ، ثم فى مصر كانت السويس هدف الاستعمار البحرى البريطانى فى البداية وتكأته بعد ذلك وموضع استماتته فى النهاية . فهنا ظهرت عدة موانى حربية موزعة بين بورسعيد والسويس عبر الاسماعيلية وفايد ، تؤلف فى مجموعها ترسانة بحرية كبرى تدعمها على الأرض الأم عدة مدن معسكرات حربية كالتل الكبير والقصاصين .

ومع تصفية الاستعمار السياسى وعودة هذه الموانى البحرية إلى العرب ، ظهر مع «الاستعمار الاقتصادى» أو «الاستعمار الجديد» نوع جديد من الموانى الحربية يرتبط بالقواعد الجوية «المستأجرة» كالظهران فى السعودية وهويلس فى طرابلس والقنيطرة فى المغرب ، وكل منها يوصف بأنه «مدينة داخل المدينة» على أن من الواضح فى كل هذا أن الدور المدنى لهذه الموانى محدود ، فهى إذن لم تكن أكثر من حى فى مدينة ، فهى لاتقيم إلا مدينة قزمية ضئيلة ، وفى الحالين لاتمتاز بالاستقرار فى السكان أو الاتزان فى الكيان .

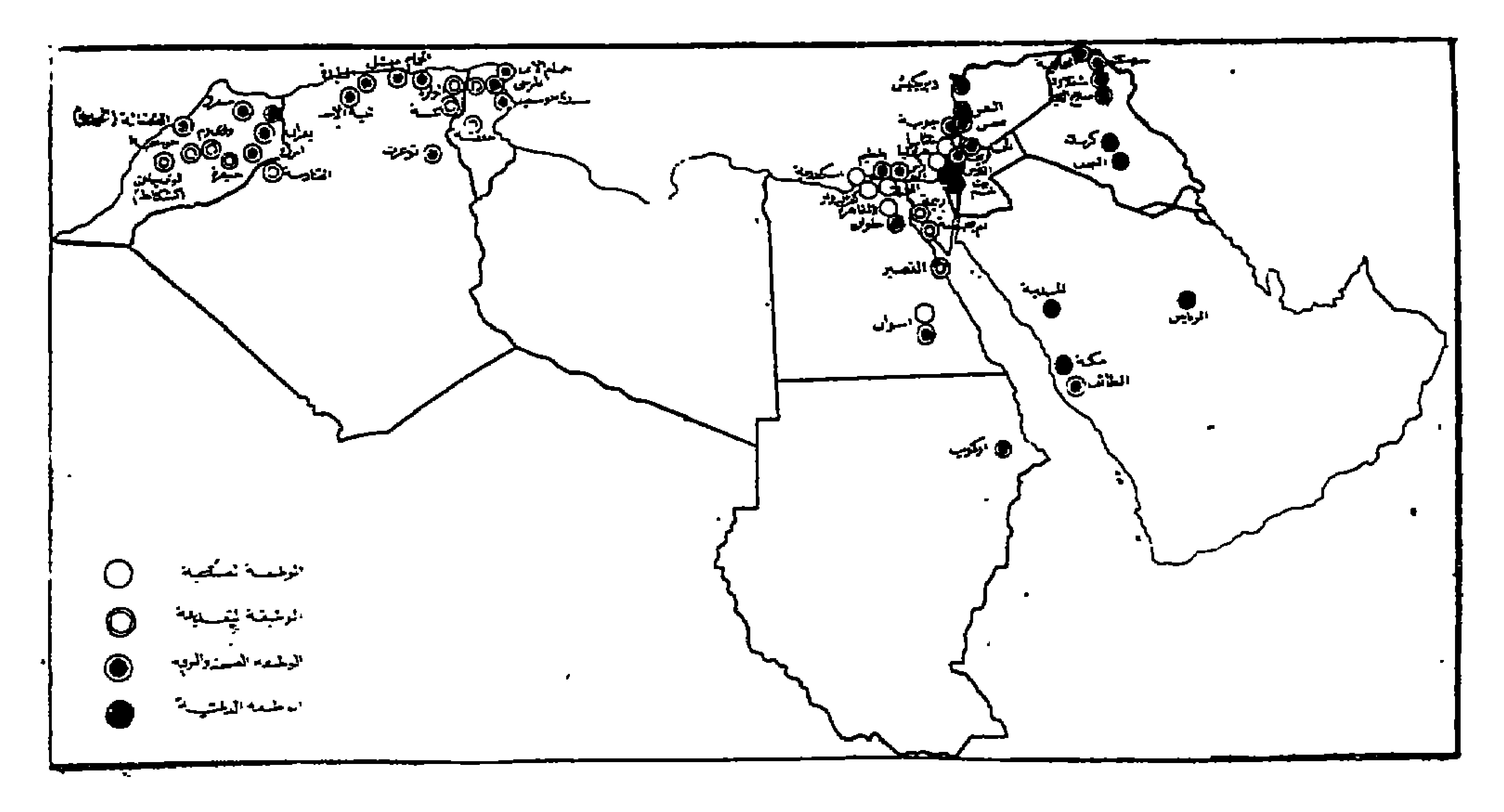
الوظيفة الدينية (١)

وهل فى غير أرض الرسالات الثلاث يمكن أن تكون المدينة مدينة للدين فى أوضح صورة وأكملها ؟ ففى العالم العربى ربما أكثر منه فى أى منطقة أخرى ، كان الشيوخ والأنبياء ، وليس فقط الملوك والحكام ، من زرعة المدن ند خلقت الوظيفة الحربية مثلا أضعاف ما خلق الدين من مدن ، ولكن بينما تحولت الأولى إلى وظائف أخر أو تدهورت ضمن الدين لمدنه القليلة الخلود . فكانت الأولى من المدن البائدة، والثانية ضمن المدن الخالدة ، وبطبيعة الحال فإن لمدن الدين فى أعلى مراتبها سقفا حجميا محدودا، وربما لا تضم المدن الدينية العربية

(١) راجع فى هذا : حمدان . جغرافية المدن ص ٣٢٦ - ٣٣٤ .
P. Deffontaines, Geog. et Religion, Paris 1948, : chabot, op cit: Bergei, loc. cit .

اليوم فى مجموعها أكثر من مليون من السكان . ولكن لها من الناحية الأخرى أهميتها الخاصة التى التى تعطيها دورا أكبر من مجرد حجمها . وكمنبع للديانات الثلاث كان طبيعيا أن تتمثل كل أنواع المدن الدينية فى العالم العربى : فثمة مدن الحكم الدينى ، والمدن التذكارية ، ومدن الأضرحة ، ومدن الزوايا والأديرة ، ومدن الحج .

ولعل أبرز أمثلة مدن الحكم الدينى المعاصرة فى أى مكان فى العالم الرياض التى أنشأتها الوهابية حتى إذا نجحت سياسيا أصبحت هى العاصمة الدينية فى دولة تقع فيها مكة والمدينة، ومن هنا كانت هذه المتناقضة . والأصح أن يقال إنها عاصمة ملكية من مدن القصور والبلاط Residenzstadt تحولت أخيرا إلى عاصمة من عواصم البترول . وهذا وحده الذى يمكن أن يفسر حجمها الحالى (١٥٠ ألفا) . أما المدن التذكارية memorial والرمزية symbolic فتذكار يرمز إلى دور دينى هام مثل مدن فلسطين منزل المسيحية القدس وبيت لحم والناصرة، وثلاثتها تؤلف الدائرة التى رسمتها حياة المسيح وهى تدخل أيضا فى باب مدن الحج . ومثلها الخليل أو خليل الرحمن حبرون) مولد إبراهيم . ولعل الصفة التذكارية أقرب إلى الواقع فى حالة القيروان وفاس حيث كانت كل منهما «مكة الغرب» ولعبت دورا دينيا هاما فى حياة المغرب . أما مدن الأضرحة shrine cities فواسعة الانتشار فى العالم العربى ولكنها براعم مدن على الأكثر أو جراثيم مدن . فنواتها قبر شيخ



شكل ٦ - بعض وظائف المدن العربية

لايلبث أن ينجذب إليه الناس فتقوم المدينة . ومن الأمثلة الهامة سلسلة المدن الصغيرة الساحلية على حدود مصر الغربية التى تكونت حول مدافن بعض الأولياء والشيوخ الذين ماتوا فى طريقهم من المغرب إلى الحج - مثل سيدى برانى وسيدى منصور قرب صفاقس . وربما أمكن اعتبار طنطا من مدن الأضرحة كما هى من مدن الحج . على أن أهم وأخطر مدن الأضرحة العربية هى بلا شك النجف الأشرف وكربلاء والكاظمية فى العراق حيث مدافن على والحسين والعباس والإمام الكاظم وكذلك سامرا حيث مدفن على الهادى والحسن العسكرى . وكلها من مدن الحج الهامة .

أما مدن الزوايا ، ويقابلها فى المسيحية مدن الأديرة ، فتتمثل بنوعيها فى العالم العربى . والأصل فيها شيخ أو راهب ينشد العزلة للتعبد والتصوف بعيدا عن زحمة الحياة فى خلوة أو صومعة فى الصحراء أو الجبل ولكن لايلبث الأتباع والمريدون أن يتبعوه ويتكاثفوا حوله فى نواة ما تلبث أن تصبح مدينة فى بيئة أبعد ما تكون عن حياة المدن .ولعل زاوايا السنوسية فى الجغبوب وسيوة والكفرة أوضح أمثلة مدن الزوايا . ومثلها مدن الرباط فى المغرب والمحرس فى تونس ، ولو أنها الآن لا تمثل مدنا دينية حقيقية . أما مدن الأديرة فلدينا منها على أطراف مصر المتطرفة فى عزلة الصحراء أو الجبل : أديرة وادى النطرون وسانت كاترين حيث لاتزيد الحلة الدينية عن جرثومة مدن .

وفى الشام كذلك عدد من مدن الأديرة الصغيرة المبعثرة فى الجبل مثل جبل سمعان أو جبل لبنان .

أما مدن الحج فهى بلاشك أهم فئات المدن الدينية وأبعدها خطرا ، وإن كانت أقلها عددا . والحج فى العالم العربى ظاهرة واسعة النطاق ، ولكنها لاتخلق دائما وبالضرورة مدنا . فالجغبوب مثلا ليست مدينة حج هامة . ولكن الأغلب أن الحج يخلق مدنه . ومنه تيارات ضخمة حقاً. فإلى مكة يحج نحو ٣٠٠ ألف سنوياً ، ومثلها بالطبع إلى المدينة . والقدس وتوابعها تستقبل أيضاً طوفانا كبيرا في عيد الميلاد من كل البلاد . والنجف وكربلاء هما مكة ومدينة ثانيتان للشيعة ، وقد قدر أن طنطا – مكة مصر – تستقبل سنوياً في الوقت الحالي نحو ربع مليون نسمة في أسبوع المولد . فالحج إذن ينتظم حركات سكانية ضخمة ، ولا تتناسب ضخامة التيار عكسيا مع المسافة بالضرورة ، بل أحيانا العكس : فمن تحليل أرقام مكة يتضح أن أبعد الجهات هى أكثرها إرسالا ، فأكثر الحجاج إلى مكة من طرفى العالم الإسلامى جاوة والسودان الغربى . وإذا كانت هذه التيارات تمثل طوفانات من السكان العابرين pop flottante فإن أحجامها الدائمة أقل من ذلك عادة . فمكة ١٥٠ ألفا والمدينة ٦٠ ألفا ، بينما النجف ٨٩ ألفا وكربلاء ٦١ ألفا .. ولعل القدس هى كبرى مدن الحج والمدن الدينية عامة فى العالم العربى حيث تبلغ فى مجموعها نحو ربع المليون ، ولكن لا ننس

فى كل هذا أن النواة الدينية تجذب حولها وظائف أخرى كالتجارة والخدمات حتى لتكاد تصبح الوظيفة الدينية هامشية كما فى طنطا حيث لايمكن أن تعد مدينة دينية بالمعنى الصحيح . وقد تتحول المدينة الدينية إلى سياسية كالقدس مما يفسر تضخم السكان .

وعدا اللاندسكيب الدينى الطاغى الذى يميز مدن الحج والذى يجعل منها غابات حقيقية من المساجد والزوايا ، فإنها تمتاز بأن نسبة كبيرة من السكان المقيمين من رجال الدين . وغالبا ما يكون التركيب الجنسى أو القومى عالميا سواء فى السكان العابرين أو الدائمين كما فى مكة حيث يقدر أن غير العرب الذين استقروا من هنود وجاويين وزنوج وصوماليين وسودانيين أكثر من العرب . وبالمثل القدس . وقد يخلق هذا أحيانا أسافين قومية مثل النجف وكربلاء التى هى إلى حد بعيد جيوب فارسية فى المحيط العراقى السنى ، وكان يدخلهما سنويا نحو ١٠آلاف طالب دينى إيرانى وقد يكون السكان من دين واحد أو أكثر . فالقدس ملتقى الأديان الثلاثة ، أما الأراضى المقدسة مكة والمدينة فمحرمة على غير المسلمين وكذلك مدينة المولى إدريس فى المغرب حيث تعد مزارا محرما على غير المسلمين وقد يتأثر التركيب البيولوجى للسكان فيأخذ خطا غريبا شاذا : فيسود العجزة والشيوخ المسنون والمرضى من كل نوع ممن يأملون الشفاء ، وبعضهم يقصد الموت فى المدينة المقدسة بالذات ! كما قد ترتفع نسبة العناصر الطفيلية من السائلين . أما

وظيفيا فالمدينة تعتمد أساسا علي حرفة الضيافة والفنادق ، حيث قد ينصرف حي كامل أو كل بيوت المدينة إلى هذه التجارة المربحة . والمدينة عدا هذا مغنطيس للتجار دائما ، فتتحول مدينة الحج إلى سوق تجارية نشطة جداً كمكة والقدس . وفى هذه التجارة تكثر تجارة وصناعة الهدايا والتذكارات الدينية . إلا أن المشكلة الحقيقية هي التموين ، فمعظم هذه المدن يقع فى بيئات ضد – مدنية . ولذا لاتواجه الطوفان البشرى فى الموسم إلا باستيراد كل الحاجيات تقريبا من الأطعمة إن لم يكن من الماء كذلك ولذا فالغلاء سمة مميزة ، تشترك فيها مدينة الحج مع نظيرتها وظيفيا المدن الترفيهية والصحية .

الوظيفة الصحية والترفيهية [١]

وفى الجمع بينهما أكثر من منطق ، لأن أماكن العلاج قد تكون أيضاً أماكن عطلات ، ومراكز الإستشفاء مراكز سياحة . وكل منهما ظاهرة جديدة نسبياً فى العالم العربى ولم تنتشر بعد انتشاراً يقاس بما بلغته فى الخارج فى أوربا أو أمريكا مثلا . وذلك رغم أن الموقع الجغرافى والإطار التاريخى والمناخ – وثلاثتها الخامة الأساسية لهذه الوظائف – إنما تعطى الأفضلية المطلقة للعالم العربى ولاشك أن مرجع هذا إلى المستوى الحضارى والمعيشى المتواضع للسواد الأعظم فى

---

(١) حمدان . جغرافية المدن ص ٢١٠ –٢٢٥ Chabot, pp54 - 72 Sorre النص . محاضرات في جغرافية المدن العربية ص ٥١ ـ ٥٩ .

منطقة كبتها الإقطاع حتى قريب ، ولم تعرف التصنيع الثقيل إلا منذ قليل والواقع أن المدن الصحية والترفيهية كمنشآت أقرب إلى الترف المدنى ، لاينتظر أن تكون خطيرة المدى أو شديدة التخصص فى عالمنا العربى . ولكن مع التقدم المادى والحضارى والاتجاه نحو الديموقراطية الاشتراكية ستزداد أهميتها ولاسيما منها الأنماط الأكثر شعبية وموسمية .والمدن الصحية والترفيهية بأنواعها المختلفة أقرب فى طبيعتها إلى المدن المؤقتة ، ولذلك فهى تعيش «الموسم» وإذا كانت متخصصة تماماً فإنها تعانى من «الفصل الميت» Saison morte بعد ذلك . وهى لهذا كله مدن صغيرة الحجم كثيراً ، فيما عدا الطوفان الموسمى من الغرباء .وفيما عدا إذا لم تكن من المدن المتخصصة تماما وقد تشترك المدينة الواحدة فى أكثر من نوع من فروع هذه الوظائف . ويمكننا أن نصنف الصحية إلى مدن العيون المعدنية ومدن المصحات ، والترفيهية إلى مدن المشاتى والمصايف والسياحة .

المدن الصحية : فأما مدن العيون المعدنية Spas فقليلة حقاً بالعالم العربى إذا ما قورنت بأوربا ، ولعل مناخنا المعتدل الدافىء هو الذى حد من أهميتها ولم يدفع الأقطاع العربى إليها ليجعل منها ما جعلته الارستقراطية الأوربية من مدن العيون والأستشفاء وتوزيع مدن العيون العربية جيولوجى بالطبع ، يرتبط بالموضع لا الموقع ، ويكثر خاصة على هوامش الألتواءات أو الإنكسارات ، ولكن الموقع قد يحدد فى النهاية

مدى نصيب العين من النجاح والشهرة . فتجد الحمة ، مدينة من مدن الشتاء ، مدن العيون والفنادق ، على اليرموك قرب الحدود السورية الأردنية . وعلى الجانب الآخر طبرية على البحيرة ولو أن مياهها شديدة الملوحة . وفى نفس الإطار الجيولوجى وغير بعيد نجد النعس قرب بكفيا فى جبل لبنان ثم ديريكيش فى العلويين بسوريا . وحلوان هى المثل المصرى المعروف الذى أعادت إحياءه الأوتورقراطية الحاكمة فى القرن الماضى تقليداً لتقليد الارستقراطية الحاكمة في أوربا . ورغم جودة مياه العين صحياً، فإن الدفعة الكبرى التى نالت حلوان إنما تأتى من موقعها فى حدود مجمع عاصمى حافل كالقاهرة . ولعل هذا أيضا هو الحظ الحسن الذى واتى حمام الألف (حمام الليف على الخرائط الفرنسية) فى تونس . فهى تقع جنوب خليج تونس قرب العاصمة حتى كانت - بنفس الموضة المقلدة - مشتى للباى والطبقة الغنية . هذا بينما كان نصيب مدينة الحمام فى الجزائر بين بجاية وستيف أقل شهرة رغم مياهها الكبريتية الحارة جداً ، وبالمثل عشرات المواضع التى تقرن بكلمة حمام وتدل على نقط العيون المعدنية في ثنايا أو هوامش الألتواء الأطلسى . فنظراً لمواقعها بالنسبة للمواصلات ولكل السكان يظل أغلبها نكرات جغرافية .

أما مدن المصحات Villés sanatoria وهى أدنى من مدن العيون إلى أن تكون «مدن المرضى» المثالية فنادرة فى عالمنا العربى لأن

الحرارة والشمس تلغى الحاجة إليها ، كما أن الفقر العام لايشجعها .
وقد يمكن أن نعد حلوان من مدن المصحات حيث يشترك الكنتور والنبع والحر والشمس . ثم هناك مدينة مصحات جبلية فى لبنان هى بحنس[1].

المدن الترفيهية

مدن المشاتى إذا كانت مدن العيون هى مدن الجيولوجيا والموضع فإن مدن المشاتى هى مدن المناخ والموقع وهى تعتمد أما على خط عرض أو على خط الكنتور ، وقد تكون داخلية أو ساحلية . وإذا كانت مدن المشاتى من أبرز ملامح أوربا الباردة ، فإنها فى العالم العربى تتضاءل كثيراً فى دورها ، رغم أن أبرد نقطة عندنا قد تكون أدفأ من أى نقطة فى أوربا ... ولاشك أن سببا إضافيا هو أن مدن المشاتى أقرب إلى مدن السياحة منها إلى أى شىء آخر ، بمعنى أنها للقلة الغنية المترفة ، باهظة ، غير شعبية ورغم أن كثيراً من مدن الساحل تحاول أن تجذب إليها جمهور شتاء إلى جانب جمهور الصيف - كالأسكندرية والسويس والغردقة - فإن مدن الشتاء الساحلية تندرفى العالم العربى . منها جونية على خليج جونية والمعلتين [1] شمال بيروت فى لبنان ، وحمام الأنف فى تونس وأهم منها مدن الشتاء الكنتورية والعرضية. فمن الأولى أريحا أوطأ نقطة فى غور فلسطين حيث يعدل الانخفاض من درجة البرودة . ومن الثانية أسوان على مدار السرطان

(1) Jecques Edde, Manuel de Geog . Liban, Beyrouth,1958, p.2

فى أقصى جنوب مصر حيث يحيل خط العرض الشتاء إلى ربيع بلا خماسين . ولولا الرحلة المترامية وفقر الموضع عمرانياً لكانت أسوان من كبرى عواصم الشتاء فى العالم .

مدن المصايف : هى كمدن المشاتى من مدن المناخ والموقع ، ولكنها بعكسها ليست من مدن الشمس والجفاف ، بل البرودة والرطوبة . وقد انفجرت مثل هذه المدن فى أوربا الصناعية المعاصرة فى ثورة كاملة حيث أصبحت بلاجات البحر «عبادة» أكثر منها تقليدا أو عادة . وفى حرارة صيف العالم العربى قد ننتظر هذا وزيادة ولكن الواقع أننا نتخلف فى هذا كثيرا «للفارق فى المستوى المعيشى والحضارى أساسا . ولكن البداية قد بدأت من قبل ، ولنا أن ننتظر أنفجار المدن الشواطىء والبلاجات مع تزايد التصنيع والاشتراكية وبالأخص مع البترول وما أحدثه من ثروة ومن ثورة اجتماعية فى مناطق حارة منخفضة من العالم العربى - لاسيما أن مدن المصايف أقرب فى طبيعتها إلى مدن العطلات الشعبية الرخيصة منها إلى مدن السياحةالباهظة المغلقة . وكمدن الشتاء ، ولكن فى وضع عكسى ، تنقسم مدن المصايف إلى كنتورية وعرضية. الأولى ترادف المحطات الجبلية hill stations ، والثانية مدن الشواطىء والبلاجات أساسا ، الأولى أقرب إلى مدن السياحة ، والثانية إلى مدن السباحة .

فأما المصايف الجبلية فمنتشرة بحسب انتشار الجزر الجبلية فى العالم العربى . ففى شمال العراق فى جبال كردستان مصايف متعددة مثل شقلاوة والعمادية وسرسنك ولكن يحد من أهميتها تطرفها نوعا عن كتلة السكان فى الوسط والجنوب من العراق . وفى الجزيرة تعد الطائف مصيف مكة ومصحاً لها ، فهى بارتفاعها الموضعى «حديقة معلقة» تعلو خط النخل الدائم بقدر ماهى «غوطة منقولة» فى قلب الصحراء . وكثيرا ماتصبح عاصمة الصيف فى السعودية . وقد لاتزيد عادة عن بضعة آلاف من السكان ، ولكنها تتورم بالمصطافين فى الموسم . وعلى الجانب الآخر من البحر الأحمر ، وعلى عرض لايختلف كثيرا ، تقوم إركويت على مرتفعات البحر الأحمر فى السودان كمصيف يتيم فى القطر المدارى المطلق ! وهى هنا من خلق الاستعمار ، كانت تنتقل إليه الإدارة البريطانية صيفا على غرار سملا فى الهند . ولكنها ليست على ارتفاع شديد يعدل كثيرا فى درجة الحرارة ، ومن ثم فجاذبيتها ضعيفة لاسيما مع منافسة السياحة الخارجية ، والبليدة على منحدرات أطلس التل تعد مصيفا قريبا لمدينة الجزائر وفى تسميتها «بمدينة الورد» إشارة بليغة إلى طبيعتها وجمالها . وفى الجزائر كذلك ميشلى على منحدرات الجرجرة مدينة سياحية ممتازة ، بينما ثنية الأحد مركز اصطياف وأرز فى الونشريس . ولكن المصايف الجبلية إنما تجد وطنها

الطبيعي في الشام . هناك صفد – نقيض أريحا – في فلسطين حيث تعد أعلى نقطها وتعمل كمصيف للقدس القريب ، لولا أن قلة موارد مياهها عائق خطير . وأفضل منها حظا رام الله . وفي سوريا كوكبة متألقة من مصايف الجبال : صلنفة في العلويين ، بلودان وبقين ومضايا في لبنان الشرقي ، وعرنة في حرمون ، ويبرود في القلمون [(١)] . ولكن القمة المطلقة لبنان حيث «الصيف في قدميه يغتسل في ماء البحر ، والربيع على كتفيه ، والشتاء على رأسه» ، ولنتذكر هنا أن لبنان من لبن الآرامية – أم العبرية [(٢)] – بمعنى البياض إشارة إلى الثلج الذى يعطيها بمعنى آخر أن جبل لبنان كما يقول جاك إدة هو «مون بلان» الشرق الأوسط فهنا إذن يجتمع الموقع الجغرافي العقدى ، والمناخ شبه الألبى ، وروعة اللاندسكيب الطبيعى ، مع براعة الطابع القومى ، لتجعل من لبنان فندقا كبيرا يتاجر فى المناخ ويبيع الشمس ويحترف الضيافة . هنا تتحول السياحة إلى صناعة ، والصناعة الأولى فى الدخل القومى لأنها لاتستهدف الاستهلاك المحلى وحده . وعلى مختلف الكنتورات تنتشر مدن المصايف الجبلية بشكل يكاد يجعل كل قرية فيه مدينة ، وكل مدينة مصيفا ، ولا غرابة بعد ذلك أن يكون «مون بلان» العرب هو «سويسرة الشرق الأوسط» . وتبدأ شبكة هذه المصايف فى الشمال

---

(١) النص السابق ٥٤ .

(2) Edde p. 70..

بزغرتا ، سير، حصرون ، اهدن ، بشرى ، الأرز ، تنتقل فى الوسط إلى بيت الدين ، عالية ، سوق الغرب ، جمدون ، صوفر ، بكفيا ، باسكينتا ، ضهور الشوير ، مروج ، متين ، بيت مرى ، برمانا ، بعبدات ، وبيت الدين والأخيرة كانت مقر أمراء لبنان ومصيف الرئيس حاليا . وتنتهى المجموعة فى الجنوب بجزين وزحلة .

أما مدن الشواطىء والسباحة فتنتشر على طول سواحل العرب خاصة المتوسطية - بشرط ألا تحتضن الجبال الساحل فتتركه مشبعا بالبخار الحار الثقيل muggy كما عند بيروت (١) وفيما عدا هذا المواضع الرملية النقية الصالحة موفورة ، ولهذا فالعامل الفيصل هو الموقع - الموقع بالنسبة لكتل السكان الكبرى . من هنا نجد أهم مدن الشواطىء والبلاجات قرب الموانى الكبرى أو العواصم الساحلية . فثمة حول مدينة تونس كوكبة من مدن الشواطيء أهمها الشواطىء المرسى وسيدى ! وسعيد والفضالة (أوالمحمدية الآن) لاتبعد عن مجمع الدار البيضاء إلا بضعة أميال وتمثل مدينة بلاج وشواطىء نشطة . وبالمثل علي ساحل الشام . ولكن أكبر وأهم مجموعة هى المصرية . فالإسكندرية تجد بلاجاتها عند أطراف أصابعها وتملك شاطئا طويلا ممتاز ، وتعد المصب الأول لرحلة الصيف من كل أجزاء المعمور المصرى

"1" W.B.FISHER,P.46

الكثيف الحار . وإذا كان هذا يصب فيها دم الحياة بغزارة فى الموسم ، فالمشكلة تبقى الفصل الميت فى الشتاء . ولعل الأسكندرية فى هذا خير مثال لمشكلة كل المدن الترفيهية المزمنة . وبورسعيد أكثر تطرفا عن كتلة السكان فى مصر وشاطئها أقل إغراء ولكنها مصيف منطقة القنال الأول قبل السويس أو الإسماعيلية . أما رأس البر ففريدة فى نوعها ، لأنها مدينة الصيف والشاطئ المطلقة : فمبانيها عشش فصلية غير دائمة تختفى تماما وتهجر بعد الموسم ، وبلطيم جرثومة مدينة بلاج على الأكثر ، تذكر بأول أصول رأس البر ، ولكن الفارق هو أن رأس البر تمثل رأس حربة لمعمور الدلتا ، بينما بلطيم جزيرة مقتطعة يعزلها نطاق البرارى عن المعمور ولذا فالأولى تتصل مباشرة بالوادى وبسهولة ، وترقد دمياط خلفها كالمحرك الموتور حتى ليمكن أن تعد رأس البر بمثابة «دمياط على البحر» بينما لن يكون لبلطيم مستقبل إلا بعد استصلاح وتعمير البرارى . وثمة خارج ساحل المعمور مرسى مطروح ذات البلاج النادر ومثلها ، الغردقة . لكن هذا الموقع البشرى المعزول يسلبها مزايا الموضع ، ويكاد يقصرها على بعض الأغنياء والأجانب .

مدن السياحة وهذه تستهدف السياحة الخارجية أساسا وقبل الداخلية .. ويمكن أن نميز فيها بين السياحة الجغرافية والسياحة التاريخية (١) . ولاشك أن العالم العربى بموقعه أولا وبكل بعده التاريخى ثانيا جدير بأن يحتل مركزا بارزا فى هذه الفئة من المدن . وإنه لكذلك .

---

(١) النص . السابق : ص ٥٧

فأما عن مدن السياحة الجغرافية فهى أكثر ارتباطا «بالموضة» التى قد تسعى إلى الجبال بالتزحلق أو التسلق ، أو إلى الصحراء بالمخيمات والقوافل «فمن الأولى مناطق الأرز فى لبنان حيث تتحول المصايف الجبلية إلى مشاتى جبلية ، وبهذا تحل بعض مشكلة الفصل الميت . ومثل ذلك فى جبال الأطلس الكبير فى المغرب حيث أيضا غابات الأرز وبحيرات الثلج ، وحيث تعمل مدينة مراكش كمركز الأساس headquarters resort وتمثل مدن الجبال صفرو ويفران وأزرو وايتزر وغيرها مراكز الأهداف objective resorts أو المراكز الجانبية . ومن النوع الثانى الصحراوى لاشك أن تغرت فى جنوب الصحراء الجزائرية قد أصبحت رمزاً لهذا اللون الجديد من الغزو السياحى ، ومثلها إلى حد ما بسكرة .

على أن مدن السياحة التاريخية فى العالم العربى أهم – ولا عجب وهى أقرب إلى التخصص عن غيرها من المدن الترفيهية . من الأمثلة فى المغرب شالة الرومانية Sala colonia ، ومدينة وليلى الرومانية أيضا ، ثم هناك تمجد ولامبيز نواتا الآثار الرومانية الهائلة فى شرق الجزائر وفى مرتبة تالية تأتى أطلال مدينة جميلة الرومانية قرب العلمة (سان أرنو) فى شرق الجزائر أيضا ثم مدينة الجم فى تونس بين المهدية وصفاقس حيث تقوم أنقاض مدينة رومانية قديمة

أيضا هي Thysadrus. وفي الشام أيضا يسود العنصر الروماني في المركب السياحي التاريخي . فثمة بعلبك (هليوبوليس) في البقاع اللبناني بمدرجاتها وقلاعها .. إلخ ، ' مهرجانها السنوي إلا وسيلة لجذب السياحة إليها . وهناك تدمر (بالميرا) في وسط الصحراء السورية وبالمثل البتراء (سلع) في جنوب الأردن حيث تمثل محطة سياحية هامة . وربما كانت السياحة التاريخية أخطر ماتكون في مصر حيث ترتفع النغمة الكلاسيكية إلى الطبقة الفرعونية ولذا يزداد نداؤها للسياح حدة . والأقصر – جمع قصور – تستمد اسمها من كثرة الآثار فيها ، بمثل ماسميت مدينة الأصنام بهذا في الجزائر (أورليا بنفيل) والمدينة متحف حي الطيبة القديمة . أما أسوان ففي الإطار التاريخي الجافل أيضا إلا أن صفة المشتى عليها أغلب . والاثنتان في النهاية مدن فنادق وسياح . ولكنهما تعانيان من الفصل الميت في الصيف ، ولكن غالبا ماينتقل طاقم الخدمة بكامله إلى مدن المصايف للعمل فيها ، راسما بذلك رحلة الصيف والشتاء التي تحقق نوعا من «الترانس هيومانس» الوظيفي بكل معنى الكلمة .

الوظيفة الصناعية (١)

المدن الصناعية بلا تردد أضعف حلقة في سلسلة المدن العربية . ولاشك أن تأخر التصنيع وتواضعه في الجزء الأكبر من المنطقة هو

(١) حمدان جغرافية المدن ص ٢٧٨ .

السبب الرئيسى فى هذا . ويمكن أن نقول إن المدينة العربية بوجه عام لازالت مدينة سابقة للصناعة pre - industrial city ولعل هذا هو الفارق الأكبر بين مدنية الغرب ومدنية العرب حتى الآن ومن الصعب أن نجد مدناً صناعية بحتة عندنا إلا القلة المعدودة . وهناك حقيقتان رئيسيتان فى هذا الصدد . فالصناعة الحديثة تجمعت فى أو حول مدننا الكبرى القائمة من قبل ، وخاصة العواصم ، ولم تغامر بعيدا إلا فى القليل النادر ، والنتيجة أن لدينا فى الحقيقة «صناعات مدن» ولكن ليس «مدن صناعة» وصناعات المدن بالضرورة صناعات متنوعة أغلبها خفيفة استهلاكية بسيطة ، وقطاع كبير منها ليس أكثر من «صناعات مجتمع» كالخدمات الصناعية من تصليح وصيانة وبناء ... إلخ أو «صناعات البلديات» . كالغاز والكهرباء والمياه ... إلخ ، وكذلك بالتأكيد «صناعات عواصم» كالطباعة والأزياء .. إلخ ، وأغلب مدن العرب الكبرى تغلفها الآن شرنقة كثيفة أو خفيفة من مثل هذه الصناعات «والمصانع الخضراء» usines vertes [1] التى كانت بالشك دافعا قوياً فى نمو هذه المدن . والقاهرة والاسكندرية والدار البيضاء وبغداد ودمشق وحلب أمثلة واضحة على أن الصناعة فى أغلب هذه الحالات تمثل ضاحية واسعة أشبه بمدينة داخل – أو بالأحرى خارج – المدينة . ويكفى أن نذكر شبرا الخيمة وحلوان فى القاهرة ، والسيوف فى الاسكندرية ،

(1) Michel philipponneau, Geog. et Action, paris, 1962..

والقابون فى دمشق . وتكاد الصناعة النسيجية تكون قاسماً مشتركا أعظم فيها جميعا ، ولو أن الصناعة الثقيلة ظهرت أخيراً حول القاهرة وتتجه الصناعة الآن ، بجانب توسعها العام ، إلى الانتشار فى أكبر عدد من المدن الاقليمية العربية كما هو الاتجاه حالياً فى مصر خاصة حيث توشك أسوان أن تبرز كمدينة صناعية ثقيلة من مقياس جديد فى العالم العربى .

أما الحقيقة الثانية فهى أن القلة المحدودة من «المدن الصناعية» هى أساسا مدن استخراجية لاتحويلية : مدن تعدين أكثر منها مدن صناعة وهذا يعنى توا أن صناعتنا لازالت فى جوهرها صناعة أولية خامية ، وبالتالى أن مدنها أقرب إلى المعسكرات الصناعية منها إلى المدن الحقيقية مدن «خام» كيفا ، وضئيلة الحجم كما . وعبثا نحاول أن نجد من المدن الصناعية الكاملة غير المحلة الكبرى وشقيقتها الصغرى كفر الدوار وكلاهما من نسيج الصناعات النسيجية . أما المدن الصناعية الحديثة فى فلسطين المحتلة من مثل ناثانيا (شطف الماس) وهر تزليا وغيرهما فكلها ظاهرة طارئة – وعلى الأرجح عابرة – وبالتأكيد ضئيلة الحجم جدا فى المتوسط وأما المدن التى التى تجمع إلى جانب التعدين صناعة تحويلية كإعداد الفوسفات أو تكرير البترول فقليلة نادرة وفى الغالب تسود فيها الصفة الأولى على الثانية .

الحقيقة الثالثة والأخيرة أن مدن التعدين التى تمثل العمود الفقرى

فى المدن الصناعية العربية هى بدورها تبتلعها فئة واحدة أساسا : مدن البترول . فرغم أن مدن البترول هي أحدث مدن التعدين فى العالم العربى وتقع جميعا في مجموعة المدن الجديدة ، فإنها الآن تمثل الأغلبية الساحقة . أما مدن المعادن الأخرى الأقدم نسبيا فأقلية معدودة ونستطيع أن نميز منها بين مدن الفوسفات والمنجنيز والفحم والحديد . وقد كان لتبعثر حقولها وتمزقها فى وحدات عديدة ولكنها ضئيلة ، وقلة رصيدها سواء فى مرتفعات الأطلس بالمغرب أو سيناء - البحر الأحمر بمصر . أثر كبير فى عدم نموها إلى أحجام تذكر غالبا فمن مدن الفوسفات تذكر القصير ذات التاريخ الألفى السحيق والتى كادت تندثر لولا الفوسفات . وفي تونس نذكر المتلوى والرديف وفيليب طوماى فى منطقة جفصة والكاف ، وفى الجزائر تبسة ، أما كوكبة مراكش فتشمل لوى جانتى (كشكاط) ، وبن جرير والبروج ووادى زم ، ولكن خوريبجة هى بلاشك «عاصمة الفوسفات» فى العالم العربى . هى مدينة جديدة أنشئت فى ١٩٢٣ ولكن حجمها الآن يصل إلى أكثر من ٥٠ ألفا . أما من مدن المنجنيز فنذكر موانى أبوزنيمة وأم بجمة في سيناء أما مدن الفحم العربية فلا تعنى فى الحقيقة إلا القنادسة فى أقصى جنوب غرب الجزائر على حدودها مع المغرب والتى تفسر امتداد الخط الحديدى من الساحل إلى منطقة كلم بشار ، ثم خنيفرة مدينة الفحم المراكشية على نهاية أطلس المتوسط من الجنوب . أما مدن الحديد فأهمها الونزة فى شرق الجزائر قرب الحدود التونسية .

الباب الثانى

هيكل شبكة المدن العربية

فى المنهج

من المتفق عليه فى جغرافية المدن أنه بينما قد تطورت دراسات المدن المنفردة فى مونوجرافات تفصيلية وغيرها تطورا بعيد المدى ، لا زالت الجوانب الاقليمية لتوزيع المدن متخلفة الى حد كبير (١) ولئن كانت طريقة «جغرافية الروس والخلجان» البدائية التى تسرد المدن فى الاقليم كالتواريخ فى العصور قد بادت تماما ، فإن منهجا محددا أصوليا له تكنيك واضح لم يتبلور بعد فى هذا المجال . وليس من المقبول الآن أن ننتزع بضعة من مدن إقليم ما ونفردها ونسردها بعد أن نلقى بعض تعميمات عائمة أو مائعة على الملامح والخصائص العامة لمدن المنطقة التى ندرس . والدراسات الاقليمية «النوعية» Specific التى تنتخب طبقة معينة أو فئة بعينها كالعواصم أو الموانى مثلا ، رغم ضرورتها وأهميتها ، لا تحل قضية جغرافية المدن الاقليمية الكاملة . ولهذا فإن مشكلة الدراسة الاقليمية للمدن لازالت مشكلة منهج أساسا . وعندنا أن جذر المشكلة هو طبيعة التوزيع النقطى - Punctiform

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, P.5' Alex, Melamid, Economic Development & Urban Geography, Geog. Review. Jan, 1961, P. 139 .

للظاهرة المدنية : أنها تتعامل مع نقط لا نطاقات ويقع لا Punktal مناطق ، أى أنها ظاهرة غير متصلة شديدة التقطع . فإذا أضيف تفاوتها الشديد السريع فى الأهمية والثقل نظرا لاختلافات الأحجام ، أصبحت مشكلة الانتخاب والاستثناء فى التعميم والتقنين مشكلة معقدة .

على أن من الممكن حل هذه المشكلة عن طريق فكرة «الخطوط المدنية Lignes Urbaines » التى يقترحها سور كخطوط القوة الحقيقية Lignes de force فى مجتمع المدن فى الأقليم (١) . وهى فكرة خصبة ثرية ولكنها لم تطبق حتى الآن تطبيقا مثمرا ، فخط المدن يجمع سلسلة متصلة بدرجة أو بأخرى من نقط المدن جمعا وظيفيا لا عفويا ، فالأغلب أن كل خط يمثل «رد فعل جغرافى» لبعض الضوابط الأولية فى الاقليم سواء تضاريسية أو جيولوجية أو حيوية أو اقتصادية ، ورغم أن ضوابط اللاندسكيب الطبيعى كثيرا ما تسود فى هذه العلاقة ، فليست خطوط المدن فى النهاية خطوط تضاريس ، بل الأصح أنها دراسة فى الموقع الجغرافى بمعناه الواسع . وعلى طول كل محور من هذه المحاور يمكن بسهولة أن نتتبع تفاوت الأحجام والأثقال من ناحية وتناوب التقارب والتباعد من ناحية أخرى . وبهذا تستكمل فكرة التوزيع الجغرافى عناصرها

(1) Fondements, op. cit, d. 205 .

الأولية الثلاثة من موقع وحجم وتباعد . وكلما زادت الأحجام كان معنى ذلك زيادة أهميات المواقع ، فيمكن حينئذ أن نفصل في تحليل هذه المواقع الحرجة التي تعمل كالمسامير المحوية تثبت الخط فى مكانه وتمثل نقطة التبلور ومراكز الثقل فيه - وذلك دون أن تقطع استمرار دراستنا للخط المدنى الذى تقع عليه ويمكننا ونحن نتحرك على طول الخط أن نسجل العنصر الدينامى فيه ، أى التحركات التاريخية فى مراكز الثقل والأهمية عبر العصور كما يمكننا أن نعمق الفكرة أكثر بأن نحدد طبقات من خطوط المدن : أولية وثانوية وثالثة . وكل مجموعة متلاحمة من الخطوط تمثل محورا مدنيا رئيسيا . وحيث تتلاحم هذه الخطوط تنتج لنا «عقد» مدنية . بينما قد تقع خارجها مدن منعزلة كالجزر أو كالكوكبات أو الأرخبيل كما يعبر فينيد (١) . وبديهى فى كل هذا أنه من مجموع محاور المدن التى حددناها فى الاقليم يتألف هيكل الشبكة المدنية بينما تحدد المواقع الحرجة فيها أركان الشبكة . وبديهى كذلك أن هذه الشبكة جزء لا يتجزأ عضويا من النسيج القاعدى Matrix العمرانى فى المنطقة ، ولهذا لا يصح أن تفصل أو تعزل عنه فى الدراسة . والشبكة بعد هذا تمثل فى مجموعها

---

(1) Walenty Winid, The Scope Of Urban Geog, Comptes Rendus, Congres, Intern Geog, Varsovie 1934, t. III, p. 172

الهيكل العظمى فى جسم المعمور ، بينما الخط الرئيسى فيها هو العمود الفقرى . إنها قمم اللاندسكيب الحضارى وأعلى مرتفعاته – وعلى هذا الأساس ينبغى أن نعالج .

وليس التعرف على خطوط الشبكة عملية ميكانيكية أو مباشرة ، بل هو يحتاج إلى بصيرة ورؤية جغرافية وحاسة اقليمية نفاذة تشبه ما يحتاج إليه الجيولوجى فى الحقل حين يتمثل خطوط التكاوين ومحاور الطبقات على أوسع نطاق . والواقع أن هذا المنهج والتكتيك يقترب بجغرافية المدن الاقليمية من طبيعة شبكة النقل فى الاقليم ومن منهج دراستها ، وبهذا يرسم نمطها الاقليمى ويجسم علاقاتها الاقليمية بصورة مقنعة وبطريقة تستقر فى الذاكرة بلا عناء ولا عنت ، ولا يخلو هذا الاقتراب من طبيعة جغرافية النقل الشبكية من مغزى منهجى . فبعض من أصحاب مدرسة «الجغرافيا الاقتصادية» – لاسيما بمفهومها الأمريكى – تتسع شهيته العلمية ليبتلع جغرافية المدن كجزء من جغرافية النقل التى هى بدورها جزء من الطبق الرئيسى . وبصرف النظر عن هذه الشهية المفرطة التى لم تعد مقبولة فى أى معنى ، فإن الجمع التقليدى والتلقائى بين المدن والنقل لا شك يعنى علاقة ما خاصة تجمع بين طبيعتيهما . فإذا عادا والتقيا الآن على منهج الشبكة التى يتألف نسيجها من

محاور وخطوط ، فلا يدل هذا إلا على سلامة وضرورة هذا المنهج لتطوير الدراسة الاقليمية لجغرافية المدن وصبها فى قالب موضوعى تكاملى . وما دراستنا هذه عن العالم العربى إلا تطبيقا لهذا المنهج .

النمط الإقليمي للشبكة

لما كانت الشبكة المدنية هى هيكل جسم المعمور فإنها تأخذ إلى حد بعيد شكل ذلك المعمور وتعكس بدرجة كبيرة نمطه الإقليمى العام . والمعمور العربى يمثل قطاعا صغيراً من رقعة الاقليم الذى يسوده الجفاف والصحراء ، ولهذا يبدو كنواة مركزة واضحة - أحيانا صارمة - الحدود ، وفى خطوطه العريضة يتنضد هذا المعمور فى نمط بسيط (١) فثمة فى المشرق العربى «حلقة سعيدة» تطوقه على امتداد الهلال الخصيب شمالا ، وعلى طول سواحل الجزيرة العربية جنوبا ، وبين الاثنين تغلق مصر الدائرة من جهة الغرب . ومن ثم يخرج من ضلوعها ذراعان واحد نحو الجنوب فى السودان ، وآخر نحو الغرب فى المغرب العربى ، وقد يمكن أن نخفف من حدة بؤرتنا فنجد أن المعمور فى إفريقيا العربية يرسم هلالا خصيبا واسع القطر يمتد من السودان إلى مصر إلى ليبيا إلى المغرب مطوقا الصحراء الكبرى من الشمال على

---

(١) جمال حمدان ، دراسات فى العالم العربى . القاهرة ١٩٥٩ . ص ١٢ -١٤ .

محاذاة البحرين الأحمر والمتوسط ، وكما يتقطع الهلال الخصيب الأسيوى قليلاً فى وسطه عبر الصحراء السورية ، فكذلك يدق الهلال الخطيب الافريقى بشدة فى ليبيا .

وفى هذا الإطار الواضح يتحدد نمط الشبكة المدنية العربية إلا أن خطوط الشبكة تزداد تعددا وتعقدا فى بعض القطاعات بينما ينكمش اتساعها أو كثافتها فى قطاعات أخرى . ففى المغرب تتعدد الخطوط المدنية لتعقد اللاندسكيب الجبلى كما تتفرج فى أجزاء وتتجمع فى أجزاء حتى إذا دخلت ليبيا تحولت إلى خط واحد رئيسى تقريبا يوصلنا بصعوبة إلى خط آخر رئيسى فى مصر ولكنه شديد التكاثف والثقل والخط المصرى أشبه بالنخلة الصعيد ساقها الطويلة التى تتوجها عدة خطوط متشعبة كالسعف فى الدلتا بينما يتدلى فرع من الثمار فى الفيوم ، فإذا اقتربنا من السودان بدأنا بخط واحد يكمل المحور المصرى ولكنه لا يلبث إذ يترك الصحراء ويدخل السفانا أن ينفسح بل ينساح إلى شبكة مروحية شديدة الانفراج شديدة التباعد حتى لتضيع فيها أو تكاد معالم الخطوط المدنية وتتدهور إلى تراب من المدن منتثر poussiere de Villes فصورة الشبكة فى السودان ومصر طرفا نقيض .

فإذا عدنا والتقطنا نهاية الشبكة المصرية فى الشمال وجدناها تتوصل بمشقة إلى شبكة الشام التى تكرر - على تصغير وفى استطالة - نمط المغرب العام - فتنشعب إلى عدة خطوط متوازية ومترابطة بشكل مثير ، ومرة أخرى يرقد اللاندسكيب الطبيعى خلف هذا التشابه ، وتفقد هذه الخطوط المدنية الواضحة نفسها فى أرخبيل متواضع من المدن فى شمال الصحراء السورية حتى يعود تعدد الخطوط ووضوحها فى العراق ولكن تحت ضبط العامل الهيدرولوجى المباشر وفى ترتيب ثلاثى مختلف وهنا نلاحظ التباين الأولى فى الهيكل بين مصر والعراق رغم تجانس البيئة الفيضية :

فالأول وحيد المحور ، والثانى ثلاثى المحور ، والواقع أن العراق يقع هذا الصدد فى موقع وسط بين نمط مصر الململوم ونمط السودان المنساح . أما فى الجزيرة العربية فالشبكة ساحلية وتزدوج خطوطها على السواحل الغربية على ضلعى السلسلة الجبلية حتى تتعقد وتتعدد فى اليمن ، ولكنها أساسا وحيدة الخط على الساحل الشرقى إلى أن يتعدد فى عمان .

هذا فى خطوطه العريضة هو هيكل الشبكة المدنية العربية ولكنه بطبيعة الحال لا يضم كل جملة مدنية فى المنطقة ، فهناك خطوط ومحاور ثانوية خارجة تصل غالبا ما بين قطاعاته المتباعدة فثمة فى

الصحراء الكبرى خط مدنى واحى عرضى يضم واحات جنوب مراكش والجزائر وليبيا ومصر . بينما يختط القلب الميت داخل الحلقة السعيدة فى المشرق مجموعة خطوط عرضية واحية تحددها الأودية الصحراوية ولكن هذه الخطوط الثانوية لا تزيد عن ظلال أو أشباه ظلال للهيكل الأساسى الفعال .

الفصل السادس

المغرب العربى

كتلة هضبية جبلية متفردة دعاها العرب – كما دعوا شبه جزيرتهم، ولنفس الأسباب – جزيرة المغرب : فهناك بحر الماء من الشمال وبحر الرمال من الجنوب (١) وأنها لكذلك من حيث المدن : جزيرة من الريف تحيط بها المدن من كل الجهات ، وفى هذا النمط الأساسى تتداعى العلاقة بين ضوابط التضاريس فالمناخ فالانتاج فالعمران كسلسلة ايكولوجية مترابطة الحلقات ، فتوزيع السكان والمدن هنا هو توزيع المطر، وتوزيع المطر هو توزيع التضاريس . والمنطقة فى مجموعها هضبة متغضنة Corrgated plateu داخل إطار جبلى حائطى وتأخذ شكل متوازى أضلاع Quadrilateral يضيق فى الشرق كثيرا عنه فى الغرب (٢) . والأقليم فى ذلك كله يذكرنا توا باقليم

---

(1) J. Fairgirvve, Geog.& World power, LOND,1941, p.70.
(2) Fitzgerald, AFrico .

الشـام ، فـهـمـا نـظائر جـغـرافـيـة بارزة فى العالم العـربى رغم الفروق الثانوية والمحلية .

ويهذه الصورة الطبيعية تتحد شبكة المدن . فثمة إطار من المدن - موانى البحر وموانى الصحراء - يطوق المنطقة على طول ساحل البحر وحافة الصحراء .. ولكن سمك هذا الاطار ووزنه يتفاوت كثيرا من قطاع لآخر بحسب اتساع السهل الساحلى «التل» ونصيبه من المطر . فعلى الجانب الأطلسى فى المغرب تتسع السهول الساحلية كثيرا بتراجع الحائط الجبلى إلى الداخل فتظهر ٤ خطوط مدنية : خط الساحل وخط ظهير الساحل ، وخط الهضاب الوسطى ، وخط سفوح الأطلس ، بينما على جانب البحر المتوسط تكاد الجبال تحتضن الساحل فتختزل المدن إلى خطين : خط الساحل وخط التل ، أما جنوبيا فليس ثمة إلا خط واحد هو خط أقدام الهضبة - حافة الصحراء ، هذا عدا خط الواحات فى قلب الصحراء ، وأما داخل الهضبة نفسها فلا تنتثر المدن جزافا بل تنتظم أيضا فى خطين بيدمونتيين واحد على أقدام أطلس التل أو البحرية والثانى عند أقدام أطلس الصحراء ، يضاف إليهما خط بينى رفيع . وخطوط الشبكة جميعا تتباعد أكثر ما تتباعد فى المغرب الأقصى وتتقارب حتى لتكاد تندغم معا فى «عقدة مدن» فى أقصى الشرق فى تونس . وهى فى القطاع الذى تتقارب فيه تبدى علاقات

تليفية وتناظرا مترابطا ، بمعنى أنه تظهر مدن نظائر على خط البحر
خط الصحراء ، موانى الساحل وموانى الصحراء ، نمت بينها
علاقات تاريخية فى النقل والمواصلات ، ويمكننا بلا تردد أن نقول
إن أهميات وأثقال هذه الخطوط تقل بعامة كلما اتجهنا من
الساحل إلى الداخل - فى الغالب فجأة وبلا تدرج . فالعمود
الفقرى فى الشبكة برمتها هو محود التل الذى يحتكر أكبر عدد من
المدن وكل الأحجام الكبرى . ولو قارنا حجم الميناء البحرية بنظيرتها
الصحراوية لوجدناها عدة أضعافها على الأقل . ولقد تأكدت أولوية
الساحل المطلقة وتضاعفت منذ الاستعمار الأوربى للمنطقة لأنه قلبها
بطنا لظهر « Inside out » وأعاد توجيهها لتتطلع إليه على
الجانب الآخر من البحر المتوسط فأدى هذا إلى تدهور مدن الداخل
نسبيا لمصلحة مدن الساحل ، ولئن كان هذا لا يبرز بشدة فى تونس
والجزائر حيث كان الداخل دائما فقيرا فإنه أوضح ما يكون فى
مراكش حيث كانت نواة العمران فى الداخل الفسيح ، فجذبها
الاستعمار إلى الساحل .

وعند هذا الحد سنرى فارقا جوهريا بين نمط المدن فى إقليم
المغرب ونظيره المصغر إقليم الشام . فخط الداخل فى الشام يعادل
خط الساحل أهمية إن لم يضارعه أحيانا ، والأسباب متعددة ،

فضخامة وعرض المغـرب تحبس المطـر عن الداخـل جدا ، بينما يمكن للمطر أن يتسـلل إلى داخل الشـام الضيق بدرجة معقولة ، ولهذا فلا تقـارن – مثلا – «أغواط» الجزائر المتواضعة «بغوطات» سوريا الرائعة .

ثم إن الموقـع الجغرافى حاسم فى هذه التفرقة ، فخلف المغرب وعبر الصحراء الكبرى لا تقارن تجارة غرب افريقيا المدارية بتجارة آسيا الموسمية خلف الشام وعبر الصحراء السورية، فتجارة المرور كطرف فى معـادلة المـدن أهم بكثير فى الشام منها فى المغرب ، والفـارق أشـد ما يكون تبلورا فى خـط مدن نهـايات طرق القوافل فى خط الداخل .

ومن الأفـضـل لنا فى دراسـتنا هـذه أن ندرس خطـوط مراكش مـعا ومسـتقلة عن بقية كتـلة المغرب نظرا لمحـاورها الخاصة ابتـداء من السـاحل حتى أقـدام الأطلس الكبير والمتوسط ، على أن نرجئ سـاحل الريف إلى حين تبدأ دراسـة إقليم «التل» على طـول سـاحل البحر المتوسط . ثـم تتابع خطـوط المدن على الهضبة ثم أقـدام الصحراء وأخيرا خطـوط الواحات الصحراوية الداخـلية ، ولعـل لنا فى هـذا الجـزء أن نسـتعمل كلمة مراكش بدل المغـرب حين يهـدد السـيـاق بالخلط بين المغـرب الاقـصى والمغرب الكبير .

مراكش

خط الساحل

السهل الساحلى الأطلسى لمراكش هو أخصب جهاتها تربة وزراعة وأكثفها سكانا . ولهذا فرغم أن الساحل نفسه يكاد يخلو من الخلجان الجيدة أو المرافىء المحمية ويتعرض فى طوله للإطماء الشديد برواسب أنهاره، فإن خط المدن هنا هو خط القاعدة فى شبكة مدن المغرب الأقصى ، لاس سيما منذ التوجيه البحرى الاستعمارى . وتكثر فى الخط المدن الحديثة النشأة نسبيا مما أسس البرتغاليون فى القرن ١٦ أو السلاطين بعدهم أو الفرنسيون أخيرا . وأغلب الموانى تتحاشى مواضع نهايات الأنهار بطميها «ورحباتها» «مستنقعاتها» وضحولتها. وتتمشى أهمية قطاعات الخط مباشرة مع قيمة وخصوبة الظهير السهلى ، فأضعفها هو الجنوب شبه الصحراوى بينما القطاع الأوسط هو قطب الرحى فيه .

فنبدأ جنوبيا بسيدى إفنى «أو سى يفنى» قاعدة إسفين إفنى البرتغالى . وعلى مصب السوس تقع أغادير وهى ميناء تجارية كبيرة ومخرج لسهل السوس الكبير وقاعدة سياحية رئيسية للجنوب . ولإقليم السوس مفهوم يعنى أكثر من وادى السوس ، ويعده البعض بمناخه

الصحـــراوى ونهره الوحيد «مصر مراكش» (١). والمدينة قديمة فى التــاريخ ، ولكن أعيــد بنــاؤها أخيـرا بعـد أن دمـرها الزلزال .
ثـم تلى تمنـــار على منتصف الطـريق إلى الصــويرة «أو موجادور» على الــرأس المشهور بهذا الاسم . والصـــويرة مدينة حديثة نسبيا أنشـأها مـولاى عبد الله فى القرن ١٨ لكى تنافس أغـادير ، ولكن بلا نجـاح ، وهى اليـوم لا تزيد على ٢٠ ألفـا «؟» وتشـتـهـر بالصناعـات التقليدية خاصة الأثــاث والخشب كما تستمد أهميتها من دورها كمخـرج لمدينة مراكش الداخلية . وإلى الشـــمال من مصب التنسفت قليلا فى سهل عبدة تقع آسفى Safi التى أنشــأها البرتغــاليون أولا ثم كادت تذوى بعد انســحابهم . ولكنها استـرجـعت أهميتـها مع استثمار الفوسفات فى مناجم كشطاط «لوى جنتى» فأصبحت ميناء معـادن تتصل بالداخل بخط حديدى مباشـر ، كمـا هى ميناء صيد أساسى للحوت والسردين ، وتصل آسفى اليـــوم إلى نحـو ٥٠ ألفـا ، وإلى الشـــمال قاعدة سهل دكالة الوليـــدية تليهـا على رأس السـهل الخصيب وبعيــدا عن مصب أم الربيــع تقــوم الجـديدة «مزغـان» التى ترجع إلى أصـــول رومــانية بــادت إلى أن أسسها البرتغال من جـديد فى القــرن ١٦ حـتى انسـحبوا منها فى القرن التـالى وأعـاد

---

(١) بسام كرد على ، مصطفى شاكر وأنور الرفاعى ، جغرافية البلاد العربية، دمشق ١٩٤٩ ، ص ٦٥٣.

عمرانها - وتسميتها - السلاطين . وقد ظلت الجديدة أهم موانى مراكش حتى قيام الدار البيضاء ، ولعل توسط موقعها التام على الساحل هو الذى يفسر هذا . لاسيما أن إلى الشمال منها قليلا على مصب أم الربيع تقع مدينة أزمور الصغيرة التى كانت عاصمة دكالة قديما .

إلى الشمال على رأس سهل الشاوية حيث تربة التيرش السوداء الشهيرة الخصيبة نجد الدار البيضاء التى كانت قرية مجهولة الأصل قاست خطر الاغراق من أمواج المحيط فى منتصف القرن ١٨ ، وظلت حلة ضئيلة لم تزد حتى ١٨٣٠ عن ٧٠٠ نسمة. وحتى أوائل القرن الحالى كانت لا تزال ميناء راكدة لا تزيد عن ١٠ آلاف وصلت فى ١٩٠٧ إلى ٢٥ ألفا. ثم تغير مصيرها حين اتخذتها فرنسا أولا قاعدة حربية ثم حين خططتها لتكون ميناء مراكش التجارية الأولى وذلك رغم أنها بلا مرفأ طبيعى . ولكن ميزتها الحاسمة أنها - وهى التى لا تقع على مصب نهر - الميناء الوحيدة على الساحل الغربى التى تنفرد بالخلو من ظاهرة الاطماء. كما أن موقعها غير بعيد عن وسط الساحل، مما سهل الاتصال بسهول الساحل: «الغرب» شمالا والشاوية ودكالة جنوبا وبسهول وهضاب الداخل سبو ومزيتا« نجد» مراكش، وقد

وقـد تكلف خلق الدار البيضاء الحديثة أعمالا هندسية معقدة لإنشاء ميناء اصطناعية ، وأصبحت قطب الاقتصاد المغربى الحديث وعاصمته الاقتصادية التى تسيطر على المالية والتجارة الخارجية وكل الصناعة النامية الحديثة، فنحو ٨٠٪ من كل التجارة الخارجية تحتكرها الدار البيضاء ، وفيها تتركز الصناعات الاستهلاكية الخفيفة كالغذائيات والسكر ومواد البناء والخمور والفوسفات ، ولقد نما هذا بها إلى أكثر من ٧٠٠ ألف أى أنها أصبحت أكبر مدينة فى المغرب الاقصى وثانى مدينة فى كل المغرب العربى وخامسة مدن العرب بعد القاهرة والاسكندرية وبغداد والجزائر ، وتؤذن قريبا بالوصول إلى علامة المليون. وتضم وحدها أكثر من ربع سكان المدن فى كل مراكش (١) «نشرت أخيرا أرقام تتعدى بها المليون» وهى بهذا أكبر مثال فى العالم العربى للمدن الشيطانية Mushroom Cities فهى كما يقول بيير چورج «خلق من الخارج وليس تعبيرا ما للحياة المراكشية التقليدية» (٢) لاسيما أنها فى مورفولوجيتها أقرب إلى المدينة الأمريكية الحديثة منها إلى المدينة الفرنسية التقليدية ، فخطتها مربعات هندسية ، مسرفة الاتساع فى الشوارع والحدائق حتى ليحتمل أن مساحتها اليوم تعادل

(1) Pierre George, La Ville, Le Fait Urbain a travers le Monde, Parts, 1952, P. 282.
(2) Id, P. 285.

مساحة باريس ذات الملايين الخمس ! بل الواقع أن الفرنسيين كانوا يأملون أن تكون الدار البيضاء بالنسبة لافريقيا مثل بوينوس آيريس بالنسبة لأمريكا الجنوبية (١) . وبطبيعة الحال كانت مركز الاستعمار السكنى الأول فى مراكش فبلغ عدد الأوربيين بها نحو ثلث السكان ، ولكن «الخروج الأبيض» منذ الاستقلال صفى هذه الأقلية كثيرا .

بعد الدار البيضاء تتوالى المدن بسرعة متقاربة فى كوكبة واضحة تظهر فيها بعض التوائم المدنية . فهناك أولا فضالة «المحمدية» التى كان التجار الأوربيون يترددون عليها فى القرن ١٤ والتى أصبحت الآن مدينة من مدن الشواطئ والبلاج . ثم على مصب نهر أبو رقراق «بورجرج» الذى يغزوه المد بعيدا تقوم رباط وضاحيتها سلا Salé وغير بعيد أيضا ميناؤها القنيطرة . ولرباط تاريخ قديم حيث بدأت «كرباط» عسكرى - قلعة دينية - للمرابطين سميت رباط الفتح وظلت مدينة للعلم والدين تشتهر ببواباتها الكبيرة إلى أن اختيرت - لحسن موقعها الذى يسهل الاتصال بجميع أجزاء القطر - لتكون عاصمة سياسية لمراكش الفرنسية . وأصبحت بذلك من «المدن الملكية» وقد اهتم بها ليوتى اهتماما خاصا وأنشأ فيها حيا أوربيا فخما وتحولت إلى مدينة حدائق ، يتمم إطار اللاندسكيب فيها على الأفق غابة المعمورة الشهيرة وبقايا

(1) S Ibidp,. 288.

مدينة شالة الرومانية Sala Colonia التى كشفت فى ١٩٣٠ فقط . كذلك أنشأ ليوتى لها قرب مصب السبو ميناءها القنيطرة «بور ليوتى» الذى لم يكن لا مجرد قصبة «قلعة» حتى ١٩١٣ والذى يقوم كتوأم مدنى للهدية . وقد وصلت رباط فى تعدادها إلى ١٥٧ ألفا فى ١٩٥٢ وتقدر حاليا بنحو ١٦٠ ألفا كان منهم نسبة من الأوربيين ، وسيلاحظ أن رباط مثل «للعواصم الضئيلة» فى العالم العربى . وإذا كانت الرباط مدينة الحدائق ، فإن سلا مدينة الاضرحة ، والمدينتان التوأمتان شهيرتان بالحرف التقليدية الجلدية والنحاسية والسجاد إلى جانب الحصر فى سلا . وإذ تعبر السبو تبدأ سهول الغرب الفسيحة الخصيبة التى تتلاشى فى سهل سبو حيث نجد بضع مدن داخلية ثم نعود إلى الساحل مع العرايش Larache على مصب اللوكوس والتى تؤدى بنا إلى طنجة .

تحتل طنجة واحدا من تلك المواقع الاستراتيجية الخالدة فى العالم العربى خلد معه المدينة منذ "tingi" الرومانية ، فهى توأم جبل طارق كمدخل للبحر المتوسط .

ولهذا ظلت طنجة تاريخيا وتقليديا أهم موانى المغرب الأقصى حتى أوائل القرن الحالى حين أصبحت موضع منافسات ومؤامرات الدول الكبرى لتوازن القوى فى غرب البحر المتوسط ، وقد انتهى هذا الصراع

بتدويلها : تحكمها القوى باسم السلطان . وقد أدى تدويلها هذا إلى سلخها عن مؤخرها الطبيعي في مراكش الخليفية «الاسبانية» وفي «الغرب» مما هدد كيانها وتركها رأسا بلا جسم وجعلها واحدة من تلك «الموانى المقتطعة» التى تتكرر في العالم العربى ، وزاد الخطر حين خلقت فرنسا الدار البيضاء ميناء مراكش الشريفية «الفرنسية» هذا عدا منافسة جبل طارق المواجهة وسبته القريبة (١) ، فتدهورت طنجة بهذا كميناء مقتطعة إلى مركز للتجارة والنشاطات غير الشرعية وغير الأخلاقية كالتهريب والدعارة والجاسوسية - خاصة الصهيونية أخيرا . وتعد السياحة عنصرا هاما في اقتصاديات الميناء ، كما أن بها بعض الصناعات ، ولكن النشاط المصرفي وودائع الذهب كانت الأساس ، ولكن هذا كان يعطيها دائما ميزانا تجاريا خاسرا ، لولا الصادرات غير المنظورة ، بينما أن ودائع الذهب هاجرت منذ الاستقلال ، كما أن تدويلها زاد من خاصيتها العالمية في تركيب السكان ، فهى «بابل» على باب المغرب ، فقد كان آخر تقدير للمنطقة الدولية ١٨٤ ألفا أكثر من نصفهم في المدينة ونسبة كبيرة منهم من غير الوطنيين ، تشمل نحو ٥٢ ألفا من الأوربيين أكثر من ثلثهم من الأسبان ، هذا عدا ١٥ ألفا من

(1) Nevill Barbour, North - West Africa "The Maghrib", O.U.P. 1959, P. 178.

اليهود (١) وينتظر الآن للمدينـة مستقبل جديد بعد أن ربطت بفاس بخط حديدي وبعـد عودتها مع مراكش الاسبانية إلى مراكش الأم ، ومن قبل قد أضيفت رسميا إلى عواصم المغرب الملكية «كعاصمة صيفية» ومع ذلك فعلينا أن نلاحظ تطرفـها بالنسبـة لكتلة المعمور فى المغرب رغم موقعها الاسـتراتيجى الفذ . فبينما تتوسط الدار البيضاء كتلة المعمور وقلب الانتاج تعد طنجة على هامشه ، وهى فى هذا تختلف عن تونس التى تناظرها فى الموقع البارز موقع عنق الزجاجة ، فبينما تستقطب كل أقاليم الحياة والانتاج فى تونس ، نجد أحد ضلعى طنجة اقليما فـقـيرا هـو الريف بينمـا الضلع الآخـر المنتج علـى الأطلسى بعيـد متطوح (٢) .

خط الظهير الساحلى

لا تنحدر سلاسل جبال أطلس إلى الساحل فى مراكش انحدارا فجائيا بل تدريجيا عبر سلم من المرتفعات والهضاب عريض . والجزء الأكبر من هذه الهضاب يتلاشى بتدرج وئيد فى السهول الساحلية ويؤلف جبهة التحام عريضة بينهما . وعند نهايات هذه الهضبة التدريجية وبداية السهل البحرى العريض تقوم سلسلة من المدن تلعب

(1) Ibid, p. 176 - 7.
(2) Graham H. Stuart, The International City of Tangier, Stanford, 1955.

دور مدن الأسواق المحلية لنطاقها الزراعي الخصيب أولا ثم دور وصلات المواصلات الحديدية أو الطرق بين الهضبة الجبلية فى الداخل بثرواتها المعدنية خاصة والموانى الساحلية كمنافذ للتصدير . ولهذا فإن الخط لا يعتبر من خطوط المدن الهامة بقدر ما يعد من خطوط المدن البينية .

يبدأ الخط في الجنوب بجوليمين خارج جيب افنى مباشرة وقرب نهاية أطلس الصغير «الصحراوى» وجبل بانى وهى توصف بأنها ميناء بانى الصحراوى حيث تمثل نهاية لخط قوافل وسوقا كبيرة للابل والواقع أننا فى هذه النقطة عند ملقى عدة خطوط مدن : خط أقدام الهضاب وخط ضلوع الجبال وخط هوامش الصحراء - وربما أيضا خط الساحل . وإلى الشمال يستمر خط مدن الهضاب بتيزنيت وهى مدينة حديثة النشأة على حافة وادى السوس ونهايات أطلس الصغير ، وهى مثل جوليمين واحية شبه صحراوية وتعمل كمحطة إلى أغادير ، ثم يضم الخط شيشاوة التى تقع فى منتصف المسافة بين مدينة مراكش والصويرة كما تشتهر بالسجاد «الزرابى» . ثم نعبر التنسفت لنجد لوى جنتى Louis Gentil «كاشكات» التى تمثل وصلة السكة الحديدية بين مدن فوسفات الداخل فى بن جرير وميناء التصدير آسفى على الساحل ، ثم تلى سيدى بو النور ثم على أم الربيع فوكو Fou-

Cauld وإلى الشرق منها قليلا سطات على هضبة سطات وهى تمثل . وصلة حديدية هامة بين الخط الرئيسى مراكش – الدار البيضاء وبين مدن التعدين فى الداخل خوريبجة وواد زم . وإلى الشمال يستمر الخط فى عدة مدن صغيرة مثل بيررشيد ثم مارشان فى خميسة.. Khemisset على أطراف الهضبة من الغرب . وفي حوض سبو الأدنى تمتد مدينة وصلة السكة الحديد سيدى قاسم «بيتى جان Petitjean» ثم سوق الأربعاء . وينبغى أن نضيف هنا من المدن الحفرية الرومانية القديمة مدينة وليلى ، ومن المدن المقدسة المولى إدريس التى أسست فى القرن ٨ م وأصبحت الآن مزارا للمسلمين لا يدخلها غيرهم . وبعد ذلك وعلى الحافة الشمالية لحوض سبو وعلى نهاية أقدام أطلس الريف تقع وزان حديثة النشأة التى أسست فى القرن ١٨ ، وهى مدينة سوق وهمزة وصل بين الريف الرعوى و«الغرب» البحرى وسبو الزراعى . وهى تناظر شفشاون Xauen على ضلوع الريف الشمالية كما تناظر مراكش تارودانت على ضلعى أطلس الكبير.

خط الهضاب الوسطى

في منتصف المسافة تقريبا بين بدايات الهضاب قرب الظهير الساحلى وبين أقدام سلسلة جبال الأطلس ، يحتلى ظهر الهضاب الوسطى خط واضح من المدن ، والنطاق الهضبى نفسه أقل خصوبة من

الظهير الساحلى ، ومتوسط المطر فى ذاته وهو إلى الرعى أقرب ولكنه غنى بطرق المواصلات بين شمال وجنوب مراكش ، كما تقطعه الأنهار العرضية التى تبدأ من النظام الجبلى . ويحمل الخط فى طرفيه فى الجنوب والشمال مجموعة من المدن الهامة التاريخية لاسيما فى الشكال ، بينما فى الوسط ترصعه مجموعة من المدن الحديثة أو الجديدة من مدن التعدين تمثل أهم قطاع تعدينى فى المغرب «مراكش» والخط بلاشك من خطوط الدرجة الأولى ، ولو أن طفرة مدن الساحل الحديثة قد سلبته كثيرا من أهميته وامكانياته ويبدأ الخط على نهر السوس . فعلى نهر السوس نفسه حيث ينتقل من السهل إلى سفوح المرتفعات نجد تارودنت المدينة التى تستمد أهميتها من ممر تزينتست الذى يقطع عبر أطلس الكبير إلى مدينة مراكش . والواقع أن المدينتين تتناظران على نهايات أقدام السلسلة من الشمال والجنوب كما تتناظر «تيرنوفو وكازان ليك على جانبى جبال البلقان أو بلاد القوقاز وتفليس على جانبى القوقاز» «لا بلاش» على الخط بين المدينتين نجد إيمى تانوت . Imin, Tanout Amizmiz

أما مدينة مراكش نفسها فتقع على بعد ٣٠ كم من سفوح أطلس الكبير على الهضاب الوسطى التى تسمى محليا بالجبيلات ، وتشرف على نهر تنسفت الذى يسقيها ، والمدينة من تأسيس المرابطين «يوسف

بين تاشفين» فى القرن ١١ ، أى أنها ثانية عواصم المغرب الملكية قدما بعد فاس ، وهى تسمى «جوهرة الجنوب» حيث كانت عاصمة لكثير من الدول التي قامت في جنوب المغرب . وقد جعلها موقعها هذا طوال تاريخها منهمكة فى حماية مراكش الجنوبية من قبائل الصحراء والأطلس وهى تقليديا مدينة وساطة تجارية وسوق عظيمة للتبادل بين حاصلات الصحراء والبحر المتوسط ، وسوقها شرقى قديم مقسم بحسب الحرف والمهن ، وهى قبلة أهل الجبال والصحراء ، والمدينة المسورة تقوم وسط غابة ضخمة من النخيل ، وترسم صورة رائعة مستمدة من التباين بين وراء جبلى تلمع الثلوج على رأسه ، وسهل أمامى يترامى إلى الأفق ، ولهذا فللمدينة اليوم دور سياحى هام كمشتى وحلبة للانزلاق على الجليد ، وهى تأتى الآن ثانية مدن المغرب بعد الدار البيضاء بتعداد قدره ٢٢٠ ألفا لم يكن للأوربيين فيه أكثر من بضعة آلاف ، والمدينة ، التى تقع على نفس خط طول الدار البيضاء ، تتصل بها بخط حديدى مباشر .

وإذا تتبعنا هذا الخط الحديدى فإنه يحدد لنا تتمة خط مدن الهضاب الوسطى ، فإلى الشمال من مدينة مراكش فى هضبة الرحامنة التى تتدرج إلى سهول دكالة تقع بن جرير . والواقع أننا ابتداء من هنا ندخل فى نطاق الفوسفات الذى يمتد بعرض الهضاب حتى وادى زم

شمالا ، وتصبح إزاء سلسلة من مدن التعدين ، فبن جرير تتوسط حوضا رئيسيا للفوسفات ، يخرج منها إلى ميناء التصدير آسفى وصلة حديدية من خط الدار البيضاء ، مراكش ، وشمال قوس نهر أم الربيع تتدرج الجبال إلى هضبة تادلة أولا ثم إلى هضبة سطات قبل أن نصل إلى السهل الساحلى . فعلى أم الربيع الأوسط تقوم مدينة الفوسفات البروج ، ثم شمال النهر نجد مدينتى التعدين خوريبجة ووادى زم وتخرج منهما وصلة حديدية تتصل بخط الدار البيضاء - مراكش عند مدينة سطات ، ولاشك أن خوريبجة هى أهم هذه الكوكبة التعدينية بل هى «عاصمة الفوسفات» فى العالم العربى برمته رغم أنها لم تبدأ إلا منذ ١٩٢٣ ، فقد بلغت الآن ٥٠ ألفا من السكان ، بعد هذا تستمر الهضاب ممثلة فى مزيتا مراكش أو نجد مراكش التى تتدرج شمالا وغربا إلى حوض سبو . فنجد بعض المدن الصغيرة ولكن المهم هى مكناس وفاس على اطرافها من الشمال وعلى الحافة الجنوبية لحوض سبو الخصب الغنى المثلث الذى يمثل فى الواقع كوكبة مدن غنية تجمع بين مدن الهضبة والساحل . والمدينتان عاصمتان من «المدن الملكية» بينما على الجانب الآخر من الحوض وإزاء فاس تقع عين عائشة .

فأما فاس فهى أقدم المدن الملكية ، حيث بناها الأدارسة فى القرن التاسع سنة ٨٠٨ وهى تحتل موقعا استراتيجيا منيعا على رأس مثلث

حوض سبو ويسيطر على خط الحركة الرئيسية بين مراكش والجزائر عن طريق فتحة تازة - وجدة - التا الجزائرى . كما أنها بفضل جارتها مكناس تقع على الطريق المباشرة إلى الساحل الغربى لمراكش ، فإذا أضفنا إلى هذا الموقع الممتاز مواد الموضع المائية الغزيرة التى تعد أكثر ضمانا وثباتا منها فى مدينة أخرى بالاقليم ، أدركنا سبب الاستمرارية المزمنة فى أهميتها ودورها ، وأولويتها المطلقة فى فترة ما من تاريخ المغرب ، ولقد بدأت فاس أولا كمدينة تجارية ولكنها منذ المرينية أصبحت قبلة دينية وبؤرة علمية - أصبحت بفضل جامعة القرويين «مكة المغرب» ، ولقد نمت المدينة حتى أمتد العمران إلى نواة أخرى جديدة بنيت فى القرن ١٣م ، وأصبح هناك فاس القديمة وفاس الجديدة . وقد بلغت فاس أوجها أيام الموحدين فى القرن ١٢ - ١٣م ، وقيل أن سكانها وصلوا حينئذ إلى ٤٠٠ ألف ، فكانت بذلك من أمهات مدن الإسلام فى العصور الوسطى ، ولكنها تعرضت بعد ذلك لهجمات البربر المتكررة ، كما شهدت نزاع أسرات متعددة للاستيلاء عليها ، ثم تلقت تيارا من الأندلوسى «الموريسكو» اللاجئين ، وفى الفترة الحديثة اهتزت فاس نوعا وبدا كأنها تتدهور شيئا بالقياس إلى مدن الساحل الجديدة الظافرة ، ولكنها لاشك ستحافظ على مركزها لأن الطبيعة والجغرافيا

فى صفها إلى حد كبير [١] . وهى اليوم عاصمة الشمال إداريا، وعاصمة الدولة الدينية وعدا هذا فلها صناعاتها الشهيرة الحرير ولبجلود الفاسى والموزايكو، وهى تناظر طنجة سكانا (١٨٠ ألفا) ولكن على العكس يندر فيهم الأجانب.

أما عن مكناس فلها تاريخ طويل بربرى قبل الإسلام ولكن جدد بناءها السلطان فى القرن ١٧ بعدد هائل من القصور الملكية والحدائق حتى سميت فيما بعد «فرساى مراكش» أو «مدينة الرياض». والمدينة تحتل موقعا ممتازا يسيطر على الحركة إلى حوض سبو وسهل الغرب، إلا أن مواصلاتها مع الجنوب قد تنقطع شتاء بالثلوج والمدينة تمتاز بمناخها الجيد مما جعلها مركزا للاستشفاء. وقد أدى هذا الموقع وهذا المناخ إلى التفكير فى حين ما فى اتخاذها عاصمة عامة لمراكش. ويبلغ تعدادها الآن ١٥٠ ألفا، وتشتهر بالفنون البربرية خاصة السجاد والتطريز والأخشاب المصبوغة [٢].

حلقة مدن المحور الجبلى

يستقل نطاق جبال أطلس فى مراكش فى محوره وارتفاعه ومظهره عن النظام العام فى المغرب العربى. فهو يقوم كحائط عظيم فوق سطح الهضبة القاعدية الممتدة شرقا وغربا، بزاوية انحراف تكاد تتقاطع مع

---

(1) Fitzgerald, Africa.

(2) Alice Garnett, "Capitals Of Morocco, Scot. Geog. Magazine. Jan 1928

الاتجاه العام الشرقى - الغربى لها ، وبموقع وارتفاع يجعله أغزر أجزاء النظام الأطلسى مطراً ومائية - ولكن أيضا وعورة وعزلة. فالمحور الجبلى فى مراكش خزان مياه أو كما يعبر الفرنسيون «قصر المياه Chateau d'eau» الحقيقى فى المغرب العربى. ولكنه مع ذلك ليس إلا «كوخا» من حيث العمران. فهو إذ يمنح مياهه للسهول والمنخفضات يكاد يحرم نفسه من الحياة والسكان - إلا من قلة من رقع مخلخلة من البربر الرعاة. ولذا فحياة المدن فيه هامشية وقعاً وموقعاً: فلا تزيد عن حالات صغيرة أو قزمية منعزلة كمحطات جبلية للمواصلات أو محطات السياحة الجبلية والتزحلق ازدادت أهميتها أخيراً بصورة تذكر بجبل لبنان، وإلا كمعسكرات تعدين جديدة. وأغلب هذه المراكز تقع على سفوح الجبال أو على أقدامها عند التقائها بالهضبة شرقا وغربا، وبهذا ترسم خطين واضحين على جانبى السلسلة يؤلفان معا حلقة بيدمونتية دقيقة الحبات محددة كالسيجار. والخط الغربى المطير من الحلقة أكثر أهمية وأكبر أحجاما من الخط الشرقى ظل المطر شبه الصحراوى، ولكن الحلقة فى مجموعها لا تزيد عن خطوط الدرجة الثالثة، وإذا كانت الأسماء الأجنبية الطارئة من برتغالية وفرنسية تكثر على خط مدن الساحل، فإن الأسماء البربرية المتوطنة تتواتر هنا بوضوح معبر. ولنبدأ فى تتبع حلقات هذه السلسلة بضلعها الغربى من الشمال.

جبهة الالتحام بين أقصى شمال المتوسط وأقصى جنوب الريف خانق غائر بين فتحة تازة الاستراتيجية التاريخية المشهورة. هنا أولى مدن الحلقة: تازة حيث تجتمع مزايا الموقع والموضع معا. فهى تسيطر

على الطريق الرئيسية بين قلب مراكش الاقتصادى فى سبو والساحل، وبين التل الجزائرى الخصيب الكثيف. أما موضعا فهى قرب نهر إتاون قلعة تشرف على ، وتتحكم فى ، بوابة عرضها ١٫٥ ميلا وارتفاعها ٢٠٠٠ قدم. هى إذن باختصار «ترومويبل» مراكش . من ثم تاريخها الطويل : فلها أصول قديمة، بينما المدينة الإسلامية قد أسست فى القرن ٨م. وإذ نتحرك على طول بيدمونت أطلس المتوسط غربا نصل إلى صفرو الياحسية التى تقع إلى الجنوب الشرقى من فاس: ثم بعدها يفران وهى مدينة حديثة النشأة ومركز رئيسى للاصطياف الآن فى منطقة الأرز كما هى محطة للتزحلق على الجليد. ثم يلى بعد بضعة أميال مركز آخر للاصطياف هو أزرو. ثم نصل إلى خنيفرة مدينة تعدين الفحم التى تقع على نهاية أطلس المتوسط الجنوبية كما تحددها منابع أم الربيع وتفصلها عن بداية أطلس الكبير. وإلى الشرق من خنيفرة وعلى متن السلسلة الجبلية تقوم محطة إيتزر كممر جبلى فى نقطة تقسيم المياه بين الملوية شرقا وأم الربيع غربا . أما على ضلوع الأطلس الكبير الغربية فنبدأ بقصبة تادلة متوسطة هضبة تادلة التى تفصل بين أطلس المتوسط والكبير وإلى الشرق منها قليلا القصيبة. ثم هناك جنوبا Azilal (الظلال) وإلى الغرب منها بتطرف يكاد يخرجها عن سفوح الجبال تقع مدينة القلعة. وبعد دمنات وآسنى تقل المدن الهامة على سفوح السلسلة لا سيما حين نصل إلى الأطلس الصغير (الخلفية) الأكثر جفافا حيث لا تستحق الذكر إلا تافراوت التى تعد قاعدة محلية. على أن خط مدن الهضبة لا يكاد يتميز هنا عن خط مدن الجبال إلى أن تدور حول نهاية الأطلس الصغير فنجد على أقدام الجبال وهامش

الصحراء إيشت وغير بعيد عنها فم الحسن (فوم لحسن). وإذ نستدير شمالا مع الضلوع الشرقية للجبال نجد عقا وأميتر وطاطا وأغادير تيسنت ثم فم زكيد وكلها حلات قزمية محصنة - قصبات - شبه صحراوية بقدر ما هى جبلية. والواقع أنها لا تبتعد عن «طريق القصبات» الصحراوى الذى يحاذى وادى درعة. وإلى الشمال تقوم Tazenakht ثم مدينة وارزازات الهامة التى تقوم فى الخليج embayment الواضح الذى يفصل بين الأطلس الصغير والكبير وتعمل كعاصمة محلية ترتبط بمدينة مراكش على الجانب الآخر من السلسلة عن طريق ممر جبلي رئيسى يمر بتلويت Telouet. ومع أطلس الكبير تستمر حلات القلاع مثل سكورة وقلعة مكونة إلى أن نصل إلى يومالن ثم تينغير وتينجداد ثم جولمينة وقصر السوق ثم الريش وجوراما وتالسينت Talsint وأخيرا ميدلت على النهاية الشمالية للأطلس الكبير. وكل الحلات شبه المدينة السابقة تمثل مراحل على طريق المواصلات حول الجبال الذى يعبرها عند ميدلت وايتزر إلى الأطلس المتوسط وإلى الشرق من أطلس المتوسط يستمر الخط بقصابى ثم ميسور على أعالي ملوية الذى يحف بأقدام السلسلة.

التــل

بعد أن انتهينا الآن من خطوط المدن التى تستقل فى مراكش بمحور خاص عن الامتداد العام لإقليم المغرب، يمكن أن نتتبع الخطوط العرضية الكبرى على أن نبدأ بالتل بمعناه الجغرافى الواسع أى شاملا إلى جانب التل الجزائرى الصحيح امتداده الطبيعى فى ساحل الريف غربا و«الساحل» التونسى شرقا .

فإذا بدأنا بالريف وجدنا أفقر قطاعات الخط حيث يقل المطر حتى يصبح ظل مطر فى شرقه ويقل معه العمران . أما إلى الشرق فالتل الجزائرى لفظ مركب يشمل السهل الساحلى الذى تتركه جبال أطلس التل (أو البحرية) على البحر كما يشمل المنحدرات والسفوح الشمالية لهذه الجبال نفسها. ويتفاوت اتساع التل بهذا المعنى تفاوتا كبيرا بتقارب أو تباعد البحر والجبل. كما قد تقوم فى وسط السهل الساحلى سلاسل محلية منفصلة عن خط أطلس التل كبالبروزات outcrops ولكنها لا تقطع استمراريته وإن حددت فيه أحواضا واضحة أحيانا. والتل برمته فيما عدا قطاعه المراكشي «ريفيرا» متوسطية ضخمة (١)، بل هو أعظم ريفيرا على البحر المتوسط. وهو قلب المغرب الاقتصادى والعمرانى الذى وحده يضم ٨٥٪ من السكان فى الجزائر على مساحة لا تزيد عن ٧٪ من الرقعة السياسية، كما يشمل نحو ثلثى السكان فى تونس (٢) . وهو أيضا موطن الاستعمار السكنى المزمن الذى انهار أخيرا. هنا إذن العمود الفقرى فى شبكة مدن المغرب عامة والمغرب الأوسط والأدنى خاصة. فالتل يحمل ٧ مدن مائة ألفية من ١٢ فى كل المغرب العربى. وتبلغ درجة كثافة المدن وتقاربها هنا أننا نلقى خطين كاملين يتزاحمان فى هذه الشقة الضيقة. فثمة خط الساحل أو التل الأسفل وخط الداخل أو التل الأعلى Hâut Tell على السفوح البحرية لأطلس التل. والثقل كله يذهب أساسا للخط الساحلى المباشر فله ٥

(1) J,Klein, La Tunisie. Coll. que Sais - Je.Patis, 1949. P. 5.
(2) Ibid. P.17.

مدن مائة ألفية مقابل ٢ للخط الداخلي .

وهناك ظاهرتان هامتان في القطاع الجزائري من الخطين : أولا توزيع الثقل المدني على طولهما توزيعا أقرب إلى التوازن منه إلى التركيز . فالثقل المدني يتحدد في ثلاث بؤرات : الوسط وأقصى الطرفين. فنجد في الغرب دائرة تجمع وهران وسيدي بلعباس وتلمسان ومجموع وزنها ٥٦٧ ألفا. وفي الوسط دائرة تشمل الجزائر وبليدة والمدية وتزن نحو ٩٠٠ ألف. وفي الشرق دائرة تضم قسنطينة وعنابة وسكيكيدة وتزن ٤٤١ ألفاً . فرغم أن الدائرة الوسطى تبلغ ضعف الدائرة الشرقية، بينما تأتي الدائرة الغربية بين بين، فإن هذا التوزيع الهندسي النمط أقرب إلى التوازن منه إلى الاختلال. ويرجع هذا أساسا إلى النمط الجغرافي للاندسكيب كشريط ضيق طويل attenuated تعوزه بؤرة مركزية طاغية أو عقدية محددة. ولهذا ففيما عدا التوسط الهندسي البحت فإنه أدعى إلى التشتت الجغرافي منه إلى التركيز. الظاهرة الثانية هي العلاقة العكسية داخل هذه الدوائر الثلاث بين الخطين. فحين تطفر مدن الخط الساحلي تتضاءل مدن الخط الداخلي، والعكس، بصورة مطردة توضح الأثر التحديدي للمدن الكبرى على جاراتها الصغرى. فالبليدة (٦٩ ألفا) والمدية (٣٠ ألفا) أقزام بجانب طغيان الجزائر (٨٠٦ آلاف) بينما سيدي بلعباس (١٠٥ آلاف) وتلمسان (٧٣ ألفا) أكثر تماسكا أمام حجم وهران المعقول (٣٨٩ ألفا)، بينما تحقق عنابة (١٥٠ ألفا) وسكيكيدة (٧٠ ألفا) أحجاما أكبر إزاء قسنطينة الأكثر تواضعا (٢٢١ ألفا) .

وأغلب مدن التل ترجع إلى أصول قديمة فينيقية أو بربرية كثيراً ما

أعيد تأسيسها أو تجديدها على يد الأندلوسى. كما نقابل هنا ظاهرة ازدواج الأسماء بما فرض الاستعمار الأوربى من تسميات دخيلة. كما أن ثمة مدناً ينقلب فيها ميزان الأجناس كما ينقلب ميزان الجنس، فتصبح الأغلبية للأوربيين المستعمرين، ولكن الاستقلال قد تكفل بتصفية هذه المدن غير العربية على الأرض العربية. وأخيرا فلنذكر أن أحجام المدن فى الجزائر كما هى معطاة هنا إنما تمثل الحالة الاستاتيكية قبل حرب التحرير، وقد تعرضت بعض هذه المدن لتغيرات عنيفة فى سكانها.

خط التل الساحلى

حقيقتان جغرافيتان هامتان يمتاز بهما توقيع المدن الساحلية على طول التل. فهى أولا وكما فى معظم موانى حوض البحر المتوسط تتحاشى مصاب الأنهار والنهيرات لأنها تمثل سيولا خطرة فى فصل المطر وتحيل سيف البحر إلى مضاحل طينية رديئة. ثم هى ثانيا ترتبط بالخلجان الصغيرة الصخرية فى خط الساحل ولكن على جانبها الغربى خاصة وذلك للحماية من الرياح الشمالية الغربية من ناحية ومن تيار مضيق جبل طارق الساحلى المتجه شرقا من الناحية الأخرى. ومع ذلك فكل الموانى (المراسى) بوجه عام تحتاج إلى الحماية الصناعية وخطوط تكسير الأمواج. وإذا قامت موان على الجانب الشرقى من الخلجان فإنها تكون ضئيلة لا تزيد عن موانى صيد فى الأعم الأغلب. ومن حيث شكل المدينة فهو غالبا مستطيل بشدة له جبهة واسعة ولكن لا عمق له. كما أن الواجهة البحرية من المدينة تكون عادة المدينة الأوربية، بينما

ظهير المدينة الخلفى هو الحى العربى مرتكزاً على قلعة «القصبة» القائمة على كنتور مرتفع.

يبدأ الخط بسبتة التى تعدها اسبانيا للآن قطعة منها (!) والتى كانت تضم فى كردونها ٦٠ ألفا فى ١٩٥٠. والمرفأ جيد ولكن الميناء تعانى من وقوعها فى ظل طنجة وجبل طارق، ولهذا فأهميتها التجارية محدودة، وليس بها صناعة تذكر، بل تعيش أساساً على صيد الأسماك وتعبئتها وتصديرها. وليس على الساحل مدينة ذات بال قبل مليلة سوى الحسيمة Alhucemas التى يعرفها الأسبان بفيلا سان جورجو Villa Sanjurjo. أما مليلة على الجانب الأيمن للسان ناتىء من الساحل فهى كسبته من الجيوب التى مازالت تملكها أسبانيا وتدعى أنها جزء منها، كما أنها مثلها ميناء حرة. ودورها التاريخى بحكم موقعها أقل أهمية من سبتة، وسكانها ٨١ ألفا منها طائفة يهودية قللتها الهجرة أخيراً. وهى تعيش على صيد الأسماك وتصديرها كما تصدر حديد الريف (١). وبعدها لا نجد عن مصب الملوية أى ميناء.

حين يدخل الخط الجزائر (٢) لا ينتهى الاستعمار الأسبانى بل يظل العنصر السائد فى المستعمرين الأوربيين فى أغلب مدن مقاطعة وهران التى لا تمثل معقلاه الآن فحسب وإنما منذ بضعة قرون. فنبدأ بمدينة الحدود الغزوات (نيمور Nemours) بعيداً كثيراً عن مصب الملوية،

(1) Nevili Barbour, op. cit. pp. 185 - 8.

(٢) راجع فى مدن الجزائر أحمد توفيق المدنى: جغرافية القطر الجزائرى، الجزائر، ١٩٥٢، هذه هى الجزائر، القاهرة، ١٩٥٦.

A. Bernard, L'Afrique du Nord, Geog, Universelle.

تليها بني مصاف Beni بعيداً عن مـصب نهر تافنة . وإلى الداخل قليلا عين تموشنت مركزا استعمار اسباني فرنسي هام في وسط حقل زرعي غني ، ثم يتسع السهل الساحلي كثيرا إلى سهل مليتة فنصل إلي وهران ثانية مدن الجزائر ورابعة مدن المغرب العربي (٣٨٩ ألفا) والتي تكاد تعادل نصف مدينة الجزائر حجما . وهذا الحجم الضخم يثير التساؤل نظراً لموقعها المتطرف قرب الحدود . ولكن اللامركزية الجغرافية والتشتت الخطي المتأصل في الجزائر المعمورة "L'Algerie "utile هو الذي يفسره كما يفسر ضخامتها النسبية بالمقارنة بالعاصمة نفسها . ولقد يمكن في الواقع أن تعد وهران عاصمة الاستعمار بمعناه السكني لا السياسي في الجزائر – ويمكن أن نضيف : الاستعمار السكني الأسباني بالتحديد . فرغم أن عدد الأوربيين في مدينة الجزائر أكثر منه في مدينة وهران ، فإن نسبة الأوربيين من مجموع السكان في وهران هي أعلى ما في المغرب العربي كله . ورغم أن كثيراً من الأسبان هنا اكتسبوا الجنسية الفرنسية فإن لهم الأغلبية الحقيقية بين الأوربيين . وبحسب السكان كانت وهران أقل المدن عربية في المغرب العربي حيث لا تزيد نسبة المسلمين عن ثلث أو ربع السكان على الأكثر أي تتحول إلى أقلية – إلى مجرد «حارة» إسلامية كبيرة ، وهي لهذا تبدو مدينة زوربية عصرية تماما ، والواقع أن جذور الأسبان هنا قديمة فالمدينة بربرية الأصل – كانت تسمى إيفري – ثم استوطنها وعمرها «الأندلوسي» العائدون في القرن ١٠ ، وصارت ميناء هامة تجارية وحربية تحت بني زيان ، ولكنها بعد ذلك سقطت لمدة ثلاثة قرون كاملة في يد الاحتلال الأسباني ثم لعبت دورا هاما كخط أمامي في رحتلال

مراكش . ووهران الآن من زهم مراكز الصناعة الحديثة والتجارة الخارجية فى الجزائر . وتتنافس مدينة الجزائر بشدة وتسيطر على كل تجارة غرب الجزائر . وهى نهاية خط حديد كلم بشار أطول خط يتغلغل فى الصحراء ، كما أنها أقرب نقطة اتصال بين فاس وفرنسا ، كذلك تعد وهران الميناء الحربية الأولى فى الجزائر وذلك بقاعدتها المرسى الكبير التى تشبث الاستعمار الفرنسي بالبقاء فيها ١٥ سنة بعد الاستقلال .

ونترك وهران ولكن يستمر اتساع السهل الساحلى حتى خليج ارزيو Arzew حيث نجد على جانب الخليج الغربى ميناء أرزيو التى ينتظر أن تصبح نهاية أنابيب الغاز الطبيعي الجزائرى وبداية الأنبوب الغاطس إلى الساحل الأسبانى . وقبل أن نصل إلى مصب الشلف بمسافة كافية تقوم مستغانم . ومستغانم تحريف لإسمها الأصلى «مشتى غانم» . والمدينة أسسها المرابط يوسف بين تاشفين كمدينة تكنات ، ثم اتسعت كثيرا تحت بنى زيان ومرين والأتراك ..وهى الآن تبلغ ٨٠ ألف وبذلك تكون زكبر مدينة فى الجزائر خارج المدن المائة ألفية . ثم تأتى مدينتان متشابهتان فى التاريخ والحجم والتباعد ك تنس المياه الصغيرة التى أنشأها مهاجرو الأندلس من مدرسية على أنقاض مدينة فينيقية لتكون منفذا لإقليم الضهرة ، وشرشال Cherchel التى أسسها الأندلوسى أيضا على أنقاض أيول الفينيقية ثم قيصرية الرومانية وتحدد شرشال البداية الغربية لحوض سهل متيجة العظيم الخصب والإنتاج والذى أصبح قطب الاستعمار الفرنسى ومشتله الأكبر فى الجزائر والذى تحول على يديه إلى حقل هائل للكروم ومصنع للنبيذ

. وتتوجه ، بارتفاع يتناسب مع إمكانيته الكثيفة ، المدينة العاصمة الجزائر .

والمدينة تقوم على أنقاض مدينة فينيقية قديمة أسسها الصنهاجة كعاصمة محلية . وكانت تقوم على عدة جزر إزاء الساحل تسمى جزائر بنى مزغنة . ومنذ ١٢٥٠ اتخذها الأتراك - بربروس خير الدين - عاصمة للقطر نظرا لموقعها البحرى الأستراتيجى . وردم ما بين الجزر ووصلت بالساحل ولكنها ظلت تحتفظ بالاسم الجغرافى الأول الذى زطلق أيضا على كل القطر . ولعل هذا يفسر التناقض الحالى anachronism بين الاسم الجزرى والواقع القارى للجزائر . ومنذ ذلك الحين وهى العاصمة . وقد نمت الجزائر (١) قفزاً حتى أصبحت كبرى مدن المغرب العربي الآن ٨٠٦ آلاف رابعة مدن العرب .. ومن السهل أن ندرك لماذا . فهنا تجتمع مزايا الموقع والموضع كخير ما تجتمع فى الجزائر . فمن حيث الموضع ، يعد سهل متيجة أكبر وأخصب وأكثف رقعة زراعية متصلة فى التل (١٠٠ × ١٥ كم) ويمثل قلبر الانتاج الاقتصادى الحديث فى الدولة . وفى وسطه من الجنوب تنفتح أطلس التل عن ممر جبلى يؤدى إلى الداخل في يسر. ومن حيث الموقع يتوسط السهل التل الجزائرى تماما . ومع ذلك فإن أولوية وسيادة الجزائر بين مدن الدولة ليست مطلقة بل هى أقل ما فى المغرب العربى. فالمدينة الثانية نصفها حجما بينما النسبة فى المغرب (مراكش) بين الثلث والربع ، دعك من تونس حيث النسبة العشر ! ولهذا فإن مدينة الجزائر

---

(1) J. Pelletier. Alger, 1955, Essai d'une Geog. socjåle, Paris, 1959.

لا تسيطر على التجارة الخارجية للدولة سيطرة الدار البيضاء فى المغرب ، فنصيبها من الصادر والوارد أقل من النصف . ولقد رأينا كيف أن النمط الخطي للمعمور الجزائرى إذا كان يمنحها التوسط الهندسي فإنه يجحدها العقدية والبؤرية. وميناء الجزائر أعظم ميناء بحرية فى المغرب العربى، لها مرفأ واسع ولكنه محمى صناعياً. وهى مركز هام للتموين بالفحم bunkering. وكانت الجزائر تعد ثانية موانى «فرنسا» بعد مرسيليا فى الحركة الملاحية بحسب الحمولة، كما كان نموها مرتبطا ومواكبا إلى حد كبير لتطور مرسيليا. ومن حيث السكان كانت مدينة الجزائر أكبر جزيرة للاستعمار السكنى على الساحل الجزائرى، ففيها وحدها كان ٢٥٪ من كل الأوربيين فى الجزائر، ولكن نسبتهم إلى الوطنيين كانت دائما أقل منها فى وهران. وسيتضح قريباً أثر تصفية الاستعمار على حجم السكان وتركيبهم، ولكن من الممكن أن نجزم بأن التيار الأجنبى الخارج سيعوضه تيار وطنى من الداخل ، وقد ينجلى الموقف نهائيا عن الجزائر مدينة مليونية كاملة.

وحول الجزائر تتقزم المدن فى مدى دائرة واسعة، فهى بقامتها الشماءتئد نمو المدن حولها داخل متيجة وخارجه وهى مدن أغلبها من إنشاء الأندلوسى على أنقاض فينيقية. فأما داخل السهل فهناك القليعة التى أسسها الأندلوسى والأتراك فى القرن ١٦ ، ثم بوفاريك مدينة التخطيط الجديدة التى تمثل نموذج الاستعمار السكنى فى الجزائر. فهى من خلق الاستعمار تماما تحتل وسط السهل كمركز زراعى وصناعى للكروم والنبيذ. وتبلغ نحو ٣٠ ألفا. أما خارج السهل فإذا كانت شرشال ومارنجو (بورقانة) هما طرف السهل غربا فإن البليدة –

«مدينة الورد» – ومصيف الجزائر التى أسسها الأندلوسى فى القرن ١٦ على سفوح التل تحدده جنوبا بينما تمثل دلس نهايته الشرقية وأكبر هذه المدن البليدة لا تزيد عن ٦٩ ألفا . وربما جاز لنا أن نعد تيزى أوزو من أطراف السهل المتطرفة وإن كانت تقع فى الداخل خلف دلس فى لسان من تضاعيف جبال القبائل الكبرى (جرجرة). وهذه المدينة البربرية السكان تزيد كثيراً عن الخمسين ألفاً وتمثل مدينة أسواق ومدينة زراعية .

وإذ تعود إلى الساحل تأخذ الخلجان الجيدة فى الكثرة وأولها أفضلها – خليج بجاية التى تقوم فى غربة ميناء بجاية Bougie الهامة التى كان لها دور تاريخى كبير حين كانت عاصمة بنى حماد والتى تقوم الآن بنشاط كبير فى الاستيراد والتصدير ويبلغ حجمها ٤٨ ألفا . وبفضل ممر جبلى خلفها هو باب الحديد الذى يقطع فى جبال البيبان من سلسلة أطلس التل ثم بفضل فتحة طولقة – مسيلة المناظرة فى أطلس الصحراء، اتخذت بجاية نهاية الأنبوب البترول الجزائرى أخيراً. مما زاد فى أهميتها. وبعد أن نمر شرقا بمرسى جيجل نصل إلى مرسى سكيكيدة (فيليبفيل) التى تتوسط خليج سكيكيدة وتقع على نهاية وادى الصفصاف، وهى ميناء تجارية نشطة تبلغ ٧٠ ألفاً كانت ترتفع فيهم نسبة الأوربيين كثيراً. ثم تتلو عنابة (بونة) غرب خليجها وقرب وادى سيبوس فنجد أكبر مدن الساحل الشرقى للجزائر، فهى تسجل ١٥٠ ألفا كان منهم نسبة خطيرة من الأوربيين لأنها كانت مركزا لاستمارسكنى متغلغل فى سهل عنابة الخصيب الواسع حولها والذى يفسر أهمية المدينة وحجمها. وقد لعبت عنابة دورا هاما فى التاريخ

القديم باسم بونة. وإذا كانت بجاية هى ميناء البترول فإن عنابة هى من قبل ميناء الحديد والفوسفات الأول فى الجزائر. فبحكم الموقع هى المخرج الطبيعى وقرب الحدود. وبعد عنابة ليس ثمة إلا مدينة الحدود القالة La Calle آخر موانى الجزائر والتى تقابلها من الجانب التونسى طبرقة .

يبدأ القطاع التونسى إذن بطبرقة التى يقع خلفها عير درهم إلى الداخل قليلا. والتل التونسى «أفريقية Friguia »محليا – ضيق فى بدايته جيث تخنقه جبال خمير Kroumerie ومجود Mogods ولذا تقل فيه المدن حتى ينفتح فجأة باتساع كبير ابتداء من بنزرت التى تعلن بداية أهم قطاع مدنى فى تونس . فأما بنزرت فلها أصول تاريخية قديمة منذ الفينيقيين كما كانت إحدى المدن الإسلامية الهامة أيام الحكم العربى – لأنها تمثل موقعا خالداً إذ أن لها قيمة استراتيجية عظيمة موضعا وموقعا : فبفضل خليج بنزرت المنيع الذى يتألف من بحيرة عميقة واسعة تتخلص من الرواسب فى حوض Geraa - Ichkeul تتصل بالبحر بعنق يسهل ضبطه وتطوقها المرتفعات Lockedland التى تحميها من ناحية اليابس ، تمتلك الميناء خير مرفأ طبيعى على أشد مواقع البحر المتوسط حساسية وحرجا وهو «الخاصرة». ويكفى أنها هى التى أغرت فرنسا باحتلال تونس كلما أعلن رئيسها جيل فيرى Jules Ferry بلا موارية : (١) .

"C est Pour Bizerte que J'ai pris la Tunisie"

وسرعان ما حولتها فرنسا إلى ترسانة بحرية وميناء حربية أصبحت

---

(1) W.G East, Mediterranean Problems, Lond. 1949.

ثانية قواعدها البحرية فى المتوسط بعد طولون. والمدينة والمعسكر تقوم على غرب مدخل عنق الخليج ورغم أن الوظيفة الحربية فيها قد عاكست طويلا نمو الصناعة والتجارة ، فقد بلغت نحو ٤٧ ألفا وتأتى رابعة مدن تونس (١). وعلى الطرف الجنوبى للبحيرة تقوم مدينة منزل بورقيبة (فيريفيل سابقا Ferryville) الترسانة البحرية التى تسجل ٢٤ ألفاً والتى إلى الجنوب منها قليلا تقوم مدينة أخرى هى ماطرة Mateur على سفوح خمير الشمالية. هذا بينما تقع على زاوية الساحل شرقا بورتو فارينا Porto - Farina التى يشير اسمها إلى أصلها الأندلوسى حيث لعب المهاجرون الأندلسيون دورا هاما فى تعمير واستصلاح التل التونسى، ثم ندخل خليج تونس الذى يحدده نهران مجردة من الشمال ومليان من الجنوب فيتحدد قلب التل التونسى الواسع الفسيح رغم كثرة المستنقعات الملارية على ساحله. وأول ما يلفت النظر هنا خلو مصبى النهرين من المدن : فبورتو فارينا تقع إلى الشمال من المجردة لا عليه، بينما تونس تقوم بين النهرين. وبعد هذا فإن مدينة تونس نفسها هى التى تتطلب وقفة طويلة.

هنا مشتل مدنى خالد : قرطاجْنة الفينيقية (= قرطة حدثت = القرية الحديثة) التى أسست فى ٤٨٠ ق. م وأوتيكا Utica الرومانية ثم Tynes منذ خربت قرطاجنة فى عام ٦٩٨ ثم أخيراً ومنذ القرن ١١ تونس العربية التى ورثت تنس جسما واسما وبنى جزء منها بمخلفات وبقايا قرطاجنة. ولقد نمت تونس الحفصية بهد ذلك حتى أصبحت قطب الرحى فى «افريقية» وحتى قدرت بنحو ٢٠٠ ألف ١٥١٧ وكانت بذلك من كبريات مدن الاسلام. وحتى وقت قريب كانت تونس كبرى مدن المغرب

(1) Klein, op. cit., p. 32.

العربى بما فى ذلك مدينة الجزائر والدار البيضاء! وهى الآن تسجل ٦٨٠ ألفاً. ولهذا أكثر من معنى خطير. فهى – أولا – تضم بذلك ١٧٪ من مجموع سكان الدولة وهى أعلى نسبة بين الدول غير القزمية فى العالم العربى أو فى أفريقيا. وهى لا تدل إلا على مركزية جغرافية وسياسية مفرطة ، تتأكد إذا اعتبرنا الحقيقة الثانية وهى أن تونس تعادل عشرة أمثال المدينة التالية لها فى الدولة وهى صفاقس، وهى نسبة لا مثيل لها كذلك بين دول العالم العربى غير القزمية. لسنا نبعد عن الحقيقة إذن إذا قلنا إن تونس رأس ضخم كاسح ينوء به جسم ضئيل كسيح – ولا نقول إن دولة تونس هى العاصمة ! وما قاله جوتييه حين كانت تونس نصف ما هى عليه الآن يصدق اليوم أكثر من أى وقت مضى "Toute Ia Tunisie est accrochee a cette ville monstre (1)"

على أن السؤال الآن هو لماذا هذه الضخامة والأولوية الطاغية؟ لاشك أن أصابع الطبيعة ومؤشرات اللاندسكيب تشير بكل إلحاح فى هذا الاتجاه ، فهنا تجتمع مزايا الموقع والموضوع كأحسن ما يكون فى العالم العربى. فعقدية تونس الطبيعية متعددة الأطراف والأبعاد: وهى خارجيا عنق زجاجة وخاصرة للبحر المتوسط، داخليا مجمع تونس وركن الزاوية فيها حيث تستقطب أقاليمها الحيوية الثلاثة : التل أو «أفريقية» ـ وهو حديقة الكروم الأوربية ـ من الغرب، وادى مجردة الزراعى الخصيب بما فيه أعلاه «الداخلة» التى تعد «صومعة غلال تونس» و«الساحل» جنوب «الضهرة» التونسية Dorsale

(1) Pierre George, La Ville, P. 274.

والذى يعد حقل الزيتون الوطني. أما الموضع فيجمع بين الحماية والاتصال فتونس لاتقع على ساحل البحر مباشرة ولكن بين بحيرة ساحلية Lagoon تحميها من القرصنة شرقا وبين سبخة مستنقعية تحميها من البدو غربا، ولكي تتصل بالبحر طورت تونس لنفسها ميناء أمامية هى حلق الوادى «لاجوليت La Goulette » ثم عادت فشقت أخيرا قناة صناعية عبر البحيرة تصلها بالبحر مباشرة ، ومع ذلك فثمة نقط ضعف فى موضع تونس : ضيق المساحة، زفير السيروكو من الصحراء، وبخار البحيرة المنافعية . من هنا انشطرت براعم الضواحى: على الساحل مثل المرسى وقرطاجنة أو «كفر سايات» تونسية مثل باردو وحمام الأنف «الليف» (٢٢ ألفا) تلك هى مزايا تونس التى جعلتها عصب الحياة الاقتصادية فى الدولة تحتكر أغلب تجارتها الخارجية ومعظم صناعاتها الحديثة النامية وأجهزتها الإدارية والحضارية بما فيها جامعة الزيتونة المشهورة. أما فى تركيب السكان فتمتاز تونس بأنها فى حين ما كانت أكبر مدينة فى المغرب العربى بين المدن التى تنتقل فيها الأغلبية العددية لغير المسلمين، فكانوا نحو الثلثين . كما كانت لحين أكبر مدينة فى المغرب العربى بين المدن القليلة التى يسود فى العنصر الأوربى فيها عبر الفرنسيين: فكان الطليان ثلثى الأوربيين ، ولكن هذه النسب تغيرت بعد ذلك إلى أغلبية وطنية بعامة وإلى أغلبية فرنسية بين الأجانب (١) .

---

(1) Klein, pp. 32-3.

من تونس ندلف إلى «الساحل» عن طريق ثلاث مدن بوابات : مجاز الباب غربا على المجردة حيث ينتقل من المرتفعات إلى السهل، واسمها يلخص وظيفتها ، ثم زغوان جنوبا حيث تسيطر على الفتحة الهامة فى «الضهرة» فتربط بين وادى مليان وخليج الحمامات، وأخيرا ترنبالية Gronbalia فى وسط عنق شبه جزيرة رأس بون (دخلة المعاوين) حيث تصل بين مدينة تونس وخليج الحمامات ، ومن هذا الخليج تبدأ سلسلة مدن «الساحل» التى تمتاز عامة بنمط يتكرر من الموضع ينحصر بين بحيرة ساحلية تحمي من القراصنة وسبخة داخلية تحمي من البدو، فعلى قاعدة شبه جزيرة دخله المعاوين نجد نابل التى تستمد اسمها من Neapolis الكلاسيكية أى المدينة الجديدة والتى استمدت دفعة كبيرة من الأندلوس والتى تشتهر بالسجاد والخزف. ثم بالقرب منها تقوم الحمامات التى أعطت اسمها للخليج، والتي كمدينة من مدن العيون المعدنية تعد اسما على مسمى - ثم تلى انفيدافيل Enfidaville (النفيضة) مدينة الاستثمار الزراعى الحديث التى خلقها الاستعمار كلية كمدينة شركات - شركة انفيدا - والتى تعتمد على زراعة وتصنيع الكروم خاصة والتى يمكن أن نعدها بوفاريك تونس. ثم ندخل إلى سوسة ثالثة مدن تونس (٤٨ ألفا) وعاصمة «الساحل» ومنفذه، ومن المحقق أن قربها من تونس وأدها وخنقها إلى حد بعيد . وإلى الخلف من سوسة تقع القلعة الكبيرة، بينما تلى الموناستير التى لاتقل عن سوسة

حجما. أما المهدية فأول من أنشأها الفاطميون - الذين تحمل اسمهم - فى ٩١٦م لتكون عاصمة لهم لنشر مذهبهم وسلطانهم ولكى تكون قاعدة لتقدمهم نحو مصر. ولكن أهميتها انحدرت بعد انتقالهم وهى الآن أكثر من ١٠ آلاف تعيش على الزراعة والصيد. وفى الداخل على بعد ٣٠ ميلا تقوم القيروان خلف هذه الكوكبة الساحلية من المدن فى واد غير ذى زرع : فليس ثمة نهر ملاحى فوادى الزرود المجاور ليس إلا مجرى موسمى داخلى ، ولا هى مفرق طرق برية ، واقليمها استبس فقير قاحل . فالجغرافيا الطبيعية كما يقول ديبوا لا تعللها وإنما تعللها الجغرافيا التاريخية . فقد أنشأها العرب الفاتحون بعيدا عن عمد عن الساحل الذى لا قبل لهم به وبأخطاره حينذاك لتكون مدينة معسكر لهم (قيروان = خيمة) وكقاعدة حربية للتوغل فى الداخل فيما بعد ، ولقد أصبحت القيروان بعد هذا مركزا دينيا هاما، لكنها خربت فى موجة بنى هلال وسليم فى القرن ١١ كلية فورثت تونس دورها، ولكنها عادت بعد ذلك لتكون «فاس تونس» ، وهى تعيش على قوة اندفاع الماضى أكثر منها على رخاء الحاضر، فهى مركز لنسج السجاد والبرانس ولا تزيد عن ٤٠ ألفا (١) ، وعلى بداية خليج قابس وإزاء جزر قرقنة نصل إلى صفاقس عاصمة الجنوب وميناؤه وثانية مدن تونس (٦٥ ألفا) ، والمدينة تتوسط أكبر منطقة زراعية فى تونس وواحدا من أكبر حقول الزيتون فى حوض

---

(1) J. Despois, "Kairouan" , Anndles dr Géoge. Mars,1930.

البحر المتوسط - حقل «الساحل» . وهى لهذا عاصمة الزيتون زراعة وصناعة وتجارة وتصديراً ثم هى ميناء فوسفات قفصة وحلفا الاستبس واسفنج الخليج . كل هذا يفسر أهميتها . ومع ذلك تظل قزما بالقياس إلى تونس فلاتزيد عن عشرها حجما . وهى ما كانت لتصل إلى هذا الحجم لولا بعدها النسبى عنها مما حررها من نفوذها الطاغى الذى تعانيه سوسة مثلا. وبعد صفاقس تقل المدن الهامة فليس ثمة إلا المحرس التى يدل اسمها على وظيفة الحماية - فالمحرس فى تونس مرادف للرباط فى المغرب. ثم نصل إلى قابس (٢٥ ألفا) التى - بموقعها على بداية «أرض الجفار» - هى بوابة للصحراء كما هى بوابة للبحر . ويمكن أن نضيف إلى الداخل قليلا مدن طلائع الصحراء الحمة على طرف لسان شط الفجيج ثم مارث ومطماطة ومدنين وبعدها على البحر جربه فى الجزيرة وزرزيس إزاءها ثم بن قردان قرب الحدود الليبية .

خط التل الأعلى (١)

يبدأ الخط فى أقصى الغرب بتطوان على ضلوع الريف الشمالية فى منطقة الجبالة حيث تعد سوقها الرئيسية وتبلغ ٨٥ ألفا . ثم تلى شفشاون (شاون) Xauen على الضلوع الشمالية لكتلة غمومارة ، وسيلاحظ أن كلا من تطوان وشاون تناظر عبر جبال الريف القصر

---

(١) راجع فى هذا الموضوع وبقية خطوط مدن المغرب المصادر السابقة للمدنى برنار وكلاين .

الكبير ووزان على الترتيب . وبعد شاون تقل المدن على الريف وتبدأ المرحلة الفقيرة حقا فيه ، تلك التى طردت السكان من قديم إلى البحر والقرصنة . إلى أن نصل إلى الملوية ولهذه حيث يمكن أن نعتبر جرسيف Guercif وتاوريرت متممة للخط على فتحة متوغلة من التل ، ثم تلى وجدة مدينة الحدود الشهيرة وحلقة الوصل بين حوض سبو والتل الجزائرى وعقدة السكة الحديد بين الخط الساحلى وفرع بشار. كما أنها مدينة السوق للقبائل المحيطة. ولهذه المزايا تبلغ وجدة ٨٥ ألفا رغم أن النطاق الذى تقوم فيه ظل مطر شبه صحراوى .

وتلمسان بعدها هى أول حلقة جزائرية فى السلسلة وتعين بداية كوكبة متألقة من المدن الهامة منظومة خلف وهران ولكنها تقع فى ظلها. وتاريخ تلمسان أعظم من حاضرها بكثير فقد أسسها الأدارسة على أنقاض مدينة بوماريا الرومانية ثم ضاعفها المرابطون ثم أصبحت تحت بن زيان من أعظم عواصم الإسلام تنافس القاهرة وبغداد وقرطبة. ولكنها تدهورت بعد ذلك وقاست من حملات الإسبان. والمدينة اليوم وطنية تاريخية تبلغ ٧٣ ألفا فقط، تشتهر بالصناعات اليدوية القديمة من نسيج وتطريز وسجاد. وإلى الشرق منها وخلف وهران تقوم سيدى بلبعاس (١٠٥ آلاف) التى كانت تعد من معاقل الاستعمار بالجزائر والتى تمتاز بتخطيط عصرى حديث وكانت المقر الرئيسى للفرقة

الأجنبية حتى سميت «باريس الصغيرة» وهى من المدن التى كانت كفة الأوربيين فيها ترجح الوطنيين عددا بصورة تقليدية ، ثم تلى معسكر (٤٠ ألفا) التى لعبت دورا تاريخيا هاما كقاعدة عسكرية – من هنا الاسم – ضد الاسبان وكانت عاصمة لفترة عابرة من الزمن والمدينة تقوم وسط سهول غريس المرتفعة الخصبة بالكروم والزيتون، ولها شهرة بالبرانيسى الغريسى، كما تقع قريبا منها آبار البترول المتواضعة التى كانت أهم ما تملك الجزائر منه قبل بترول الصحراء . وإلى الشمال قليلا تقع بيريجو perregaux . وهى مدينة جديدة من صنع الاستعمار الفرنسى، ولكن غليزان Relizane إلى الشرق أهم (٢٥ ألفا) . وهى تقع على وادى مينا رافد الشلف كمركز زراعى وتجارى هام ، كما يقع بجوارها بعض آبار بترول ما قبل الصحراء، وهى اليوم مرشحة لتكون محطة ضخ على أنبوب الغاز المنتهى إلى أرزيو على البحر .

وتلى عدة مدن صغيرة مثلا زمورة وعمى موسى وحمادنة (St. Almé وانكرمان Inkermann وأخيرا بوقفيز (Malakoff) قبل أن نصل إلى مدينة الأصنام (أورليانفيل) على الشلف الأوسط والتى تقوم على أنقاض مدينة كاستيلوم الرومانية التى من كثرة تماثيلها وبقاياها استمدت اسمها العربى مدينة الأصنام ، والمدينة مركز زراعى كبير يشتهر إقليمه بالقطن خاصة لوفرة الرى من النهر والحرارة من الموقع .

وتبلغ الآن نحو ٣٠ ألفا . ونستمر مع الشلف فنصل قرب دخوله الهضبة إلى مليانة التى تتوسط سهول خميس مليانة الغنية بالحبوب والفواكه ، والمدينة من بناء صنهاجة ، وتكثر حولها الحمامات المائية الكبيرة، كما يقع قربها مناجم هامة للحديد. ثم نترك وادى الشلف إلى المدية التى أسستها صنهاجة أيضا كمدينة ثكنات تسيطر على فتحة هامة فى أطلس التل تؤدى من الجزائر إلى الهضبة ثم أصبحت عاصمة محلية لحين ، ويكثر بها سلالة الجيش التركي. وإلى الشرق بالسترو مدينة الفتحة الجبلية المشهورة ، ثم على منحدرات الجرجرة تقوم ميشلى على ارتفاع كبير يجعلها سياحية ممتازة، وغير بعيد نجد بويرة وبنى منصور من المدن الصغيرة التي تقل بعد ذلك لمسافة طويلة حتى نقابل قسنطينة خلف سكيكيدة .

والمدينة قسنطينة تضرب بجذورها فى التاريخ الفينيقى منذ قرطة (القرية) ، ثم كانت مهد الاستقلال البربرى فى دولة توميديا الشهيرة، ثم احتفظت بأهميتها فى العصر العربى حين كانت من مشاعل الإسلام الكبرى. وهى اليوم ثالثة مدن الجزائر حجما (٢٢١ ألفا) وكبرى مدنها الداخلية بل كبرى مدن المغرب العربى الداخلية جميعا ، ولعل عامل الحمايّة هو الذى يفسر الموقع الداخلى ثم الموضع الصخرى الوعر الذى تحتله معلقة على جانبى وادى الرمل العميق. وكعاصمة لشرق الجزائر

تتركز فيها الصناعات الرئيسية والنشاط التجارى كما تمثل عقدة مواصلات حديدية هامة يخرج عندها فرع الواحات من خط الساحل الرئيسى ، وإلى الشرق من قسنطينة عدة مراكز صغيرة تتأرجح حول ٢٠ ألفا وتمثل مدن أسواق تجارية نموذجية في مناطق زراعية غنية مثل القالمة Guelma (٢٠ ألفا) على وادى سيبوس ، وعلى الحدود التونسية سوق أهراس (٢٥ ألفا) . ويمكننا أن نتتبع خطنا فى مدن «الداخلة» الوادى الأعلى للمجردة الذى يعد جزءا من التل الأعلى ، فهنا فى «صومعة حبوب تونس» تكثر مدن الأسواق الشهيرة ابتداء من غار ديماو على الحدود إلى سوق الأربعاء فسوق الخميس ثم باجة (٢٣ ألفا) . وعند تستور ينثنى خط مدن التل الأعلى مع انثناء المرتفعات ولكن تقل المدن وتتباعد لسيادة الاستبس وندخل أضعف قطاع فى الخط فلا نجد إلا مراكز ضئيلة مثل جفور ثم حاجب العيون ومكناسى Maknassy، بينما ابتداء من جفصة نلتحم مع خط مدن آخر هو خط أقدام الأطلس الصحراوية .

هضبة الشطوط

سهل مرتفع altiplano يتراوح بين ٨٠٠، ١٠٠٠ متر، محصور فى إطار جبلى intermontane أطلس التل والأطلس الصحراوى والأطلس الكبير، يحقق شكل زاوية حادة تبدأ فى الغرب بعرض ٢٥٠ كم وتنتهى فى الشرق بالالتحام فى عقدة جبلية فى تونس. على السطح تندفع بعض الجزر الجبلية الثانوية من ناحية وتتكون بعض البحيرات الداخلية

السبخة – الشطوط أو الزاغز – فى بطون المنخفضات المحلية من ناحية أخرى. والهضبة ككل ظل مطر: استبس فقير لا تغطيه إلا الحلفا البرية التى تغزر فى الغرب عنها فى الشرق. وبهذا النمط الطبيعى يتشكل نمط المدن: مجتمع مدنى قزمى أغلبه أقرب إلى القرى ويعمل كمراكز لتجميع الحلفا للتصدير، مخلخل شديد التباعد، يتنضد فى خطوط مدن من الدرجة الثالثة أو أقل. ولكن المغزى الجغرافى لتوقيع هذه الخطوط هو المهم. فهناك ثلاثة خطوط على الهضبة. خط على أقدام أطلس التل يناظر أقدامها البحرية موقعا وإن لم يكن أكثر من شبح لها وزناء، وخط مقابل على أقدام الأطلس الصحراوى سنرى له نظيره على أقدامها خارج الهضبة. ولا شك أن هذا التوقيع يفسره وفرة المياه نسبيا فى مخارج أودية الحائطين الجبليين وفى الصفة الاستراتيجية لبعض الفتحات والممرات فيها وهذان الخطان يلتحمان فى عقدة مدن متداخلة فى أقصى الشرق فى تونس. أما الثالث فخط – أو خيط – دقيق يختط وسط الهضبة ويمثل أساسا «مدن مراحل» بين إطاريها الجبليين يفرض وجودها اتساع الهضبة لاسيما فى الغرب. والخطوط الثلاثة تندغم فى نهاياتها الغربية فى حلقة مدن الأطلس الكبير التى هى أيضا مدن أقدام جبلية.

الخط الشمالى

يبدأ فى الغرب فى مراكش ببرغنت Berguent ثم العريشه فى

الجزائر ثم بودو Bedeau ومرشوم جنوب جبال الضايه وكلها إلى القرى أقرب. ثم نجد سعيدة جنوب جبال سعيدة وهى أول مدينة حقيقية فى الخط تتوسط منطقة زراعية غنية كما تشتهر بالصناعات النحاسية وتصل إلى نحو ٢٥ ألفا، ثم تلي فرندة ثم تيارت المدينة الهامة التى تزيد على ٢٥ ألفا. وأهمية تيارت تاريخية كما هى جغرافية. فهى وريثة تيهرت أولى العواصم الاسلامية المستقلة بالجزائر ومركز الدولة الرستمية. أما جغرافيا فهى أنشط مدن الأسواق في الجزائر لأنها تتوسط منطقة السرسو الزراعية الغنية التى يرويها نهر واصل رافد الشلف والتى تقع فى ظل جبال الونشريس أغنى غابات الجزائر. ثم تلى مدينة ثنية الأحد مركز الاصطياف والارز فى الونشريس ثم قصر البخارى وشمالها مباشرة بوغار على الشلف حيث يخترق سلسلة الأطلس جبال الونشريس غربا وتيطرى شرقا. وكل منهما بهذا مدينة ممر تؤدى إلى وهران. ثم تلى سور الغزلان وسيدى عيسى. وجنوب جبال البيبان يستمر الخط ببرج عويرج، ثم جنوب جبال بابور بسطيف وإلى الشرق منها العلمة (St. Arnaud) وثاجنانت على أعالي وادى الرميل. وسطيف هى بلا تردد كبرى مدن الشطوط (٧٤ الفا) ، فهى قاعدة زراعية تجارية هامة كانت قديما عاصمة موريتانيا السطيفية أما العلمة (٢٥ الفا) فمركز زراعى أيضا كما هى مركز تاريخى حيث يوجد بقربها أطلال مدينة جميلة الرومانية. ثم نصل إلى عين مليلة جنوب قسنطينة ثم

سدراته Sedrata وبعدها نعبر الحدود إلى الكاف ومقطر Maktar في تونس وهما من المدن القلاع Villes - fortresses المحصنة فى أعالى الجبال طلبا للدفاع قديما. وسنلاحظ أن واحدة منهما لا تقع على المليغ رافد مجردة وإنما على جانبه، ولكنهما الآن مدن أسواق كما أن الكاف تشتهر بمناجمها.

الخط الأوسط

هو أضعف خط مدن في المغرب، وهو الخط الشطوط بامتياز حيث يقع على محورها وبين بحيراتها أو عليها. وهو يبدأ من الشرق بتالة Thala وقلعة السن فى الضهرة التونسية وهى أقرب إلى القرى المعلقة Villages perches منها إلى المدن الطلقة. ويستمر فى الجزائر بالعين البيضاء قرب شط الطرف ثم بالمسيلة شمال شط الحضنة. وللمسيلة موقع استراتيجى خاص فهى تقع على حافة لسان منخفض يقطع فى الأطلس الصحراوية ويتعمق فى الهضبة حاملا الصحراء معه إلى قلب الشطوط ولكنه يحمل أيضا طريقا طبيعيا فريدا عبر الهضبة لعب دوره التاريخى كما يلهب دوره البترولى اليوم فى شكل أنبوب الصحراء. ثم تلى الوسخ بين زاغز الغربى والشط الشرقى ثم مدينة الحلفا Alfaville جنوب الشط الشرقى ثم تلى مشرية بين الشط الشرقى والغربى، ثم أخيرا فى مراكش تندرارة ومطرقة.

الخط الجنوبى

بدايته فى الغرب بوعرفة فى مراكش على خط حديد بشار وفى وسط سهل تاملت Tamlelt المرتفع. ثم تلى عين الصفراء فى الجزائر التى هى واحه على الشطوط عند الاقدام الشمالية للاطلس الصحراوية (جبال القصور) وليست واحة صحراوية كما قد يظن البعض. وعين الصفراء مركز إدارى له دور تاريخى بربرى أكبر من واقعه. ثم نصل إلى البيض (جريفيل Geryville) وأفلو Aflou شمال جبال عمور، ثم إلى جلفة شمال جبال أولاد نائل ونهاية خط السكة الحديدية الضيقة إلى مدينة الجزائر. ثم على النهاية الشمالية الشرقية لجبال أولاد نائل وعلى حافة انخفاض شط الحضنة المرى تقوم بوسعادة بينما يناظرها على الجانب الآخر من الفتحة وعلى الحافة الغربية لجبال أوراس كل من القنطرة فى الجنوب وباتنة فى الشمال. وثلاثتها مدن ممرات هامة كما هى واحات غنية. والواقع أنها بوابة الشطوط من الجنوب تتبعها سكة حديد قسنطينة – بسكرة . ولا يقل عدد سكان باتنة عن ٢٥ ألفا، كما تقع بجانبها آثار مدينة تمجد الرومانية الشهيرة التى كانت من أكبر مستعمراتهم فى المغرب . وكما تقع باتنه على الأطراف الشمالية الغربية لأوراس تقع خنشلة على أطرافها الشمالية الشرقية . تليها شرقا تبسة مدينة الفوسفات . وكل نهاية سكة حديد عبر الهضبة. وإذا عبرنا إلى تونس وجدنا القصرين وسبيطلة على الخط مباشرة بينما لا تبعد فريانة كثيرا .

الصحراء

هذه منطقة مدن الواحات التى ترتبط لا بالمطر ولكن بالماء الباطنى . والواحات ريف الصحراء وحضرها فى نفس الوقت بالضرورة . ومن السهل أن نتعرف على خطين متميزين من مدن الواحات خط عند أقدام الأطلس الصحراوية الخارجية أى على جبهة الالتحام بين المرتفعات والرمال، وهو يناظر خط مدن الأقدام الشمالية لنفس السلسلة بل إن من السهل تحديد أزواج من المدن النظائر على طولها ، أما الخط الثانى ففى قلب الصحراء وهو يرتبط بالأودية الصحراوية التى تنحدر من الأطلس نحو الجنوب وتختفى تحت الرمال حتى تعود إلى الظهور فى المنخفضات على شكل آبار أو عيون ، ومن المهم أن نلاحظ أن أغلب هذه الواحات تتوقع على حافات الغطاءات الرملية أو بحار الرمال المعروفة هنا بالعرق كالعرق الشرقى الكبير والعرق الغربى الكبير ، وهذا الخط يبدأ فى الشرق قريبا من جبال الأطلس لكنه يبتعد عنها كثيرا فى الغرب، وهو كذلك – وربما لذلك – أغنى فى الشرق منه فى الغرب ويخرج عن نطاق الخط بعض واحات متطوحة فى قلب الصحراء الكبرى يمكن أن نربطها بخطوط الواحات فى ليبيا .

خط أقدام الأطلس

نبدأ من حيث انتهينا بخط الشطوط الجنوبى : فى تونس حيث نجد جفصة والمتلوى على نهاية الكتلة الهضبية، وكل منهما من مدن تعدين

الفوسفات الهامة ثم تلى فركان Ferkane فى الجزائر ومنها إلى مجموعة واحات الزيبان الغنية الشهيرة التى تقع على أقدام أوراس وجبال الزاب التى أعطتها اسمها العام ، والمجموعة بهذا تتوزع على جانبى فتحة شط الحضنة في سلسلة الأطلس وتأخذ بذلك موقعا ممريا يضاعف من أهميتها كمواضع غنية بالمياه والنخيل وتغذيها بالمياه والحياة مجموعة من الأودية، وتستقطب المجموعة حول بسكرة ، ولكنها تبدأ شرقا بخنقة سيدى ناجى ثم سيدى عقبة ثم بسكرة التى تليها ليشانة وطولقة ثم أولاد جلال . ولعل بسكرة وطولقة وحدهما هما المدن الحقيقية فى هذه الكوكبة ، وسيلاحظ أن بسكرة التى هى من أهم الواحات فى الجزائر تقع موقع النظير لباتنة عبر سلسلة الأطلس الصحراوية ، وهى تسمى «ملكة الجنوب ومدينة النخيل وعاصمة التمر» فى الجزائر كما هى مركز سياحى يجمع بين ساحة الجبال والصحراء ، وبالمثل تقع الواحة التالية في الخط - الأغواط Laghouat - بالنسبة لجلفة . والأغواط التى تشتق اسمها من الغوطة تستمد حياتها من وادى جدى أو مزى الذى ينبع من جبال عمور وتعتبر باب الجنوب وتعمل فى الصوف والحرير . ثم تتلوها غربا واحة برزينة Brezina التى تناظر البيض (جريفيل) عبر السلسلة الجبلية . أما عين الصفراء فتناظرها مجموعة متقاربة من الواحات هى فجيج وبنى ونيف اللتان تعتمدان على وادى زوزفانة، بينما على مسافة قريبة جدا تناظر بشار (كلم بشار

(Colomb Bechar) والقنادسة اللتان تعتمدان على وادى بشار واحة بوعرفة عبر الحائط الجبلى .

ولهذه الكوكبة أهمية خاصة فهى نهاية خطين حديدين عبر الهضبة إلى وهران ووجدة . والقنادسة أصبحت منجم فحم ثمين يمثل ثروة معدنية تقع على الحدود السياسية بين الجزائر والمغرب (مراكش) ، ولهذا كانت لازالت مصدر احتكاك سياسى بينهما على ملكيتها ، ويستمر الخط فى جنوب مراكش مارا بمريجة Mérifja ثم إرفود والريصانى اللتين تؤلفان معا واحة بيدمونتية هامة تحدد موقع واحة سجلماسة وتافيلالت المشهورة فى التاريخ القديم والوسيط كمحطة لقوافل الذهب من السودان والتى بادت ولم يبق منها إلا أطلال قرب الريصانى، وهذه المواقع جميعا تقع على بداية وادى درعة، الذى يؤدى بنا بعد ذلك إلى قلعة سكورة Zagora ، مكونا فى كل ذلك «طريق القصبات» المشهورة أى الحلات المحصنة التى تتالى على طول أقدام الجبال وطلائع الصحراء ، والتى تلتحم فى النهاية بحلقة مدن أقدام جبال الأطلس فى مراكش .

خط واحات الصحراء

نبدأه فى أقصى الغرب بواحة تندوف الجزائرية المنعزلة التى تفصلها حمادة درعة عن وادى درعة فى الشمال والتى هى الآن موضع

نزاع بين الجزائر والمغرب ، ثم بعد بضعة مئات من الأميال نعبر فيها العرق الغربى الكبير نجد على حافته الشرقية مدينة القرارة Gourara فى الجنوب والقليعة El - Golea (أو لنيعة) فى الشمال ، وإلى الشمال كثيرا وعلى مجموعة من الأودية أهمها وادى مزاب تقوم واحات الشبكة موطن المزابيين الإباضيين ومركزها المدنى الحقيقى هو الغرداية بينما بنى يزقن ومليكة والقرارة واحات أقل أهمية . وإلى الشرق وغير بعيد عن الحافة الغربية للعرق الشرقى الكبير نجد واحة ورقلة (بنى وارجلان) التى تعتمد على وادى إيغرغر الذى ينبع من جبال الحجار فى الجنوب ، وعلى وادى أريغ الذى هو الامتداد الشمالى لوادى ايغرغر تقوم واحات أريغ التى تستقطب حول تغرت المشهورة والتى تلعب الآن دورا متزايدا كمدينة سياحة صحراوية ، وإلى الشرق منها مباشرة مجموعة أخرى من الواحات المشهورة بحرب الرمال هى واحات سوف التى مركزها كوينين ، وأخيرا نصل عبر أطراف العرق إلى منخفض شط الجريد فى تونس حيث نجد حياة مدن قوية فى توزر ونفطة على الشاطئ الشمالى الغربى للشط .

الفصل السابع

ليبيا

لعل هذه - حلقة الوصل بين المغرب والمشرق - أضعف حلقة فى سلسلة المدن العربية ، وهى - كورائها السكانى - تخضع لظاهرة «الجزرية» في توزيعها . فثمة جزيرتان بشريتان رئيسيتان إزاء الساحل - طرابلس وبرقة - تكاد تنفصلان عن بعضهما البعض إلا من خيط دقيق واه على الساحل نفسه وذلك لأن الصحراء تتقدم إلى سيف البحر تماما فى سيرتيكا Sirtica على طول خليج سدرة لمسافة ٦٠٠ كم . وبعيدا فى الداخل خلف طرابلس ومنفصلا عنها أرخبيل منثور أكثر منه منظوم من مدن الواحات فى حوض فزان ، هو فى حقيقته جزء من محور مدن الصحراء الكبرى الذى يبدأ فى صحراء الجزائر . أما الربع الجنوبى الشرقى فهو «الربع الخالى» الليبى عن جدارة . والثقل العمرانى كل الثقل ، سكانا ومدنا ، يذهب إلى طرابلس ، ثم بعد مدة تأتى برقة، أما فزان فليست عمرانيا إلا حاشية وتذييلا بينما ليست الكفرة إلا نقطة مطلقة فى قلب «الربع الخالى» فطرابلس وحدها نصف ليبيا وزيادة : ٨٠٠ ألف من ١,٠٩٢,٠٠٠ ، وبها وحدها المدينة المائة

ألفية الوحيدة فى ليبيا : طرابلس (١٨٤ ألفا) ، وهى وحدها التى ترسم شبه شبكة مدن وتعرف صورة من هيرارشية مدنية ، إنها باختصار «النواة النووية» في ليبيا ومركز الثقل المدنى بها ، أما برقة فأقل من الثلث ٣٢٠ ألفا ، وبها على الأكثر بضعة خطوط مدن، وقمتها المدنية تقصر – على الأقل بحسب أرقام تعداد ١٩٥٤ – دون علامة المائة ألف : بنغازى ٨٠ ألفا ، أما فزان فحفنة من تراب مدن أكبرها لايزيد عن حجم القرى، عن بضعة آلاف ، وكلها أقل بكثير من بنغازى وحدها (٥٥ ألفا) .

ومن الطريف أن نلاحظ عمق جذور حياة المدن فى كل من طرابلس وبرقة خلال التاريخ، فمنذ العصور الكلاسيكية والمدن على الساحل تمثل مراكز الحضارة الحياة والسياسة فيهما ، ونضيف : كوكبات المدن بالذات: فى برقة المدن الخمس Pentapolis وهى كرنة (قيرينى أوسيرين Cyrene) وأبو للونيا وبراكا Braca وطوكرة ويوسفريدس ، وهي الآن على الترتيب الشحات ومرسى سوسة والمرج وطوكرة وبنغازى (١) وفى طرابلس المدن الثلاث Tripolis وهى أويا Oea وصبراتة Sabrata وليبتس ماجنا Laptis Magna وهى الآن على

---

(١) نقولا زيادة : محاضرات فى تاريخ ليبيا . القاهرة ، ١٩٥٨ ص ٢٢ .

الترتيب مدينة طرابلس وصبراته والحمص (أو الخمس) (١) وفى الحالين سيلاحظ أن كلا من الأقليمين يستمد اسمه من مدينة أو مدن معينة فيه: فى العربية برقة من براكا ، وفى الأوروبية سيرانيكا من سيرين ، والأصل فى طرابلس مباشر .

وتختلف «جزيرة» طرابلس عن جزيرة برقة : فالأولى هى الوحيدة فى ليبيا التى يتغلب فيها الاستقرار والزراعة على الرعى والبداوة بصورة حاسمة، بينما للرعى والبداوة اليد العليا تماما فى برقة ، ولهذا فإن حياة المدن أبعد مدى فى طرابلس ، كما أنها أكثر عصرية وتأثرا بالغرب من برقة . قد خبرت مدن كل منهما عملية امتلاء وإخلاء أكثر من مرة بالجاليات والجيوش الأجنبية ، ولكن مدن برقة اليوم كلها عربية السكان ، بينما تكثر الجالية الإيطالية فى مدن طرابلس لو أن جزءا كبيرا منها زراع وسكان ريف . ولقد كانت برقة وطرابلس من مسارح الحرب الأخيرة الرئيسية التى خضعت لحركة شد الحبل - Tug - of - war بين المتحاربين أشبه بما عرفت بلندة فى شرق أوربا ، وكمدن بولندة تعرضت مدنهما للتغير الكلى أو الجزئى بصورة خطيرة ، ولكن نصيب برقة فى هذا كان أفدح : فطبرق تهدمت كلية فى الحرب ، بينما دمر أكثر من ٦٠٪ من بنغازى . (قارن هذا بوارسو التى دمرت بنسبة ٨٥٪) وقد جاء زلزال المرج أخيرا ليذكر بزلزال أغادير على الطرف الآخر من المغرب وليؤكد هذه الظاهرة النكبائية فى برقة ، وإذا

---

(١) المرجع السابق ص ٢٥ .

كانت شبكة المدن فى طرابلس أغنى منها فى برقة ، فإن نسبة سكان المدن فى برقة لايستهان بها أيضا ، فيقدر أن ربع السكان سكان مدن ، وهى نسبة مرتفعة ترجع إلى فناء نسبة كبيرة من قطعان الرعى أثناء الحرب ضد الاستعمار وتحول أصحابها من البداوة إلى سكنى المدن .

أما فزان فهى كمجموعة واحات فى قلب الصحراء ، إلى القرى أقرب ، ولكنها لنفس السبب أيضا لابد - كالسفينة فى البحر تحمل معها ماءها - لابد أن تحمل فى طياتها جرثومة مدنيتها . وفى ليبيا ككل إذا اعتبرنا الحجم وحده ، فستختزل حياة المدن الحقيقية إلى نقطتين طرابلس وبنغازى ، نهوى بعدهما مباشرة إلى أحجام قزمية فنجد درنة ٢١,٥ ألف والمرج ١٠ آلاف وسبها ٧ آلاف ، ولكنا فى ظل الإطار الحضارى العام لابد أن نعتبر مدينة كل حلة نووية مستقرة تتجرثم فيها براعم حياة المدن من تجارة أو صناعة .

وسيلاحظ عند هذا الحد أن الثنائية العمرانية التى تفرض نفسها فرضا على كيان ليبيا تنعكس انعكاسا مباشرا وحاسما فى ثنائية العاصمية فيها ، فالمدينتان الكبيرتان الجديرتان فى ليبيا هما طرابلس وبنغازى ، وليس خيرا منهما فى العالم العربى مثالا «للاحتكار الثنائى» المدنى duopoly فما عداهما مدن حقيقية فى ليبيا . وقد كان الثقل

الغلاب لطرابلس بطبيعة الحال ، ولكن البترول بدأ أخيرا يغير من قصة المدينتين قليلا وفى صف بنغازى إلى حد ما ، على أن حيرة ليبيا - الاستعمارية من قبل والاتحادية من بعد - بين المدينتين وصلت إلى أن أعتبرت كلا منهما عاصمة : بينهما تتوزع أجهزة الحكم ومؤسسات الإدارة ، أو تنتقل بينهما من وقت لآخر . والنتيجة فى الحقيقة «نصف عاصمة» هنا ونصف عاصمة هناك فى الحالة الأولى ، أو هجرة فصلية للعاصمة فى الحالة الثانية ! كأنما لتتأكد سيادة الترحل فى ليبيا الرعوية «بعاصمة رحل» أيضا ! على أن هذا الوضع انتهى بعد أن بدأ إنشاء البيضاء كعاصمة جديدة - فيدرالية أولا ثم قومية الآن - فى برقة .

تلك هى الصورة العامة للمدنية فى ليبيا ، إلا أن للبترول فصلا أخيرا يضيفه إلى القصة ، فرغم حداثة الإنتاج - منذ ١٩٦١ فقط - فإن إرهاصات البترول كانت كفيلة بأن تحرك قوى اجتماعية وعمرانية تنعكس جميعا فى المدن كبيرها والصغيرة (١) ، إن ظاهرة الخروج الريفى والهروب من الصحراء ظاهرة مزمنة فى ليبيا الصحراوية الرعوية عرفتها قبل البترول وحتى قبل الطليان فقد كانت سنوات الجفاف تقليديا سنوات طرد تلقى بالبدو فى زحمة وتحت رحمة المدن.

---

(1) John I. Clarke "Oil in Libya : Some IMplications," Economic Geography, vol. 39, no, I, Jan. 1963, pp. 53 - 56.

ولكن كما ان انتزاع الطليان للأراضى الصالحة لفظ أبناءها إلى المدن كبرولتارية هائمة على وجهها ، فكذلك أتى البترول ليجذب إليها مزيدا من أبناء الريف أو الصحراء ، وكما فى بقية دول الصحراء أتى البترول فى ليبيا ليتخم الوظائف الثالثة Overtiarisation (أى التجارة والخدمات) دون الثانية (الصناعة) وبالتالى على حساب الأولى (الزراعة)، ولهذا أخذ البترول من سكان الريف والبادية ليعطى المدن ، ثم هو لم يعط كل المدن بل أعطى للمدن الكبرى – فى هذه الحالة المدينتين الكبيرتين – دون المدن الوسطى وربما على حساب المدن الصغرى، فظلت هذه فى جمود إن لم يكن فى تناقص وتركزت كل الهجرة إلى المدينتين الكبيرتين ، أى أن أثر البترول أضر بالزراعة والريف كما أساء إلى المدن الصغرى والضعيفة . فمن «الجبل» تقاطرت الهجرة الريفية إلى طرابلس ومن أنحاء برقة انصبت فى بنغازى، ولذلك فآثار البترول المدنية تتركز فيهما رغم أنهما ليسا من مدن البترول بالمعنى المباشر. وكل منهما الآن مدينة فى ثورة عمرانية عارمة أهم صناعة فيها هى صناعة البناء والتشييد والمضاربات العقارية والمعمارية بصورة تضخمية إن لم تكن جنونية، فقد اتجهت كل مكاسب البترول والبورجوازية المنتفعة الناشئة إلى الاستغلال العقارى، ولهذا فالغلاء

الفاحش سمة ونتيجة طبيعية ، هكذا قلب المدينة «المدينة» العربية والقطاع التركى والفص الإيطالى كله يتجدد بالهدم والعمارات والناطحات التى تغير خط السماء كلية . بينما على الأطراف تنمو مدن العشش بصورة شيطانية خطيرة وتتفاقم مشكلة الإسكان الاقتصادى وغيره كما تنساح ضواحى الفيللات الغالية الأنيقة .

وسيبدو من هذا أن كل النمو المدنى تركز فى المدن القائمة أكثر منه فى مدن جديدة . وهو ما ينقلنا الي المدن التى عرفت ليبيا منها فى السنوات الأخيرة عددا لابأس . فأولا هناك مدن جديدة خلقتها السياسة مثل سبها عاصمة فزان ثم أخيرا البيضاء عاصمة الدولة الجديدة وهما من الحالات النادرة من مدن صغيرة تنمو بسرعة ونشاط، ثم هناك مدن البترول ولكنها من المقياس القزمى ، ثمة منها موانى البترول مرسى البريجة وميناء السدرة ، ومدن الحقول مثل زليتين ، وأخواتها .

طرابلس

ربما جاز لنا أن نتلكم هنا عن شبكة مدنية تتألف من ثلاثة خطوط واضحة تعكس بأمانة خطوط التضاريس الرئيسية وتأخذ شكلها . فثمة أولاً خط «الساحل» ثم خط «الجفارة» وأخيرا خط «الجبل» وثلاثتها استمرارات للخطوط المدنية المشابهة فى جنوب تونس ، وهى تبدأ متباعدة في الغرب على الحدود ، ثم تتقارب كثيرا الى الشرق من مدينة

طرابلس ثم تنفسح فجأة بتباعد شديد يزداد جدا كلما شرق . وأهميتها المدنية تقل بسرعة من الساحل الى الداخل .

خط الساحل

هذا أهم وأكثف خط مدني في ليبيا جمعاء . وهو يحتل النطاق الساحلى من سهل الجفارة أو بالدقة الشريط الذى يعرف منه «بالجفارة الصغرى» . يبدأ بقطاع مستنقعى تستفيد منه الحدود بين تونس وليبيا وتقع علي حافتيه بن قردان فى تونس وزوارة فى ليبيا والأخيرة رشحت فى حين لتكون النهاية لأنبوب بترول الصحراء الجزائرية ولكن تغلبت عليها قابس التونسية فى النهاية .. تتلو زوارة الزاوية ثم على مسافة مماثلة طرابلس التى تقع فى أغنى قطاع زراعى من سهل الجفارة فى حقل غنى بالحبوب والفواكه والخضر . والمدينة على توسط حجمها تقف كالعملاق وسط مجتمع من المدن الأقزام .

هى كبرى مدن ليبيا ومدينة حقيقية بالمعنى الحديث . وقد تواثبت بالنمو منذ الحرب الأخيرة وتفجرت به منذ تفجر البترول ، فمن ١٠٨ آلاف قبيل الحرب ارتفعت إلى ١٢٥ ألفا بعدها ، وفي تعداد ١٩٥٤ سجلت ١٣٠ ألفا ترتفع مع ضواحيها وتوابعها إلى ١٨٤ ألفا ، والمقدر أنها الآن تزيد على ١٩١ ألفا ، أى هى أول مدينة ليبية تصل إلى خمس المليون ، وهى الميناء الرئيسية في ليبيا والوحيدة العميقة فيها (باستثناء طبرق المتطرفة الموقع) ، تحتكر من قديم أغلب تجارتها وأسرت منذ

البترول أغلب النمو فى هذه التجارة وهو لايستهان به . ففى الفترة ١٩٥٤ - ١٩٦٠ وحدها تضاعف عدد وحمولة السفن التى دخلت طرابلس ، ومعظم الصناعات القليلة فى ليبيا بدأت فى طرابلس . أما عمرانيا فهى أكثر مدن ليبيا «أوروبية» وتحضرا : بها من الأجانب نحو ٤٠ ألفا بما فى ذلك جالية ايطالية كبيرة ، ولها إلى جانب الطابع العربى طابع تركى ، كما تكثر بها الآثار الرومانية ، وفى توسعها الحديث السريع برزت لها ضاحية جميلة راقية فى الغرب هى Gior-gimpopoli ، كما برزت لها مشكلة العشش التى حاولت أن تحلها بالمساكن الشعبية مثل مشروع باب عكارة Bab Accara فى المنطقة التى أغرقها فيضان وادى Megenin فى ١٩٥٧ (١) .

إلى الشرق من طرابلس نقابل الخيار ثم الحمص أو الخمس ثم زليتين وأخيرا مسراطة على رأس مسراطة حيث ينثنى الساحل جنوبا تحفه سبخة طيلة هى سبخة طاورجا التى يساعد على تكونها اجتماع عدد من أودية الساحل فيها . وحول السبخة يتحول خط المدن الساحلى إلى خط داخلى يحتضن السبخة ويتمثل فى طاورجا ثم الجدالية ويعود إلى الساحل عند نهاية السبخة فى الجنوب مع بويرات الحسون ، ومع هذه الأخيرة تبدأ سيرتيكا صحراء الساحل المقفرة التى تخلو من حياة إلا من مواطئ خطى ونقط مراحل الضرورة مثل سدرة (سيرت) نفسها

(1) Clarke, Op. cit., pp.53-55.

وبوهادى ثم النوفلية حتى نصل إلى العقيلة فى كوع الخليج وعلى بوابة برقة . وقد بدأ البترول يغير هذه الصورة ، فكما في الجزيرة العربية يتصادف أن البترول فى ليبيا يظهر هنا فى أفقر قطاع صحراوى من الساحل ، وبهذا أصبح من المحقق أن ما كان عامل الفصل الأكبر فى المعمور الساحلى سيصبح همزة الوصل الحرجة بين قطاعيه ، ولعل مرسى البريجة ميناء الزيت الجديدة هى أول مظاهر هذا التغير وهى ميناء اصطناعية خلقها البترول كنهاية لأنبوب حقل زليتين والبيضاء ، وهناك أيضا ميناء رأس السدرة نهاية الأنبوب الآخر . ولكن لابد أن ننتظر لنرى مدى الأثر المدنى للبترول هنا نهائيا .

خط الجفارة

فى منتصف المسافة بين الساحل وحافة «الجبل»، أى فى قلب سهل الجفارة ، وبتحديد أدق فى «الجفارة الكبرى» ، يمتد هذا الخطر المدنى الذى يتألف من مراكز خدمات وتجارة لهذا الوسط الريفى الزراعى الذى يعتبر أغنى حقل فى ليبيا (١) ، هى مدن زراعية إذن ، ونبدأها خارج ليبيا بمدينين ثم فى داخلها بالعصا ثم العزيزية جنوب مدينة طرابلس ثم كاستل بنيتو من المستعمرات الإيطالية النموذجية الجديدة ثم ترهونة ، وبعدها ينثنى الخط جنوبا ليتوسط الشقة الواسعة التى تمثل المنحدرات الوئيدة بين الجبل والساحل والتى تختطها عدة أودية

(1) Birot & Dresch, Mediterranée ete., p.455.

موسمية طويلة ، وغالبا ما تتحدد مواقع المدن فيه على أواسط هذه الأودية ، فنجد بنى وليد تليها شمك Shemek على وادى سوفجين، ثم سدادة ثم بونجيم على وادى بى الكبير . ويعد انقطاعة طويلة يمكن أن نعد مردة جنوب العقيلة امتدادا أخيرا لنفس الخط .

خط الجبل

«الجبل» اسم علم يطلق فى طرابلس على حافة الكويستا التى تحدد الهضبة الخلفية في الداخل (وتسمى القبلة Guibla) والتى تطل كالحائط على سهل الجفارة ولما كان ظهير القبلة ينتهى إلى مرتفعات صحراوية فقيرة هى «الحمادة الحمراء» فى الغرب وجبال السودا فى الشرق ، فإن الحياة تتركز أساسا على الحافة الأمامية «الجبل (١)» . ولذا فإن هذا الخط المدنى هو فى حقيقته خط بيدمونتى ، وهو أيضا يبدأ فى تونس على سفوح جبال مطماطة بمطماطة والدويرات وغيرها ثم يبدأ فى طرابلس بمدينة الحدود نالوت ثم نستمر فى يفرن ثم غاريان جنوب طرابلس المدينة ، ولغاريان شهرتها المعروفة بالمساكن المحفورة تحت الأرض (حوش – جروتو) ككهوف اصطناعية منخفضة مربعة الشكل على عمق بضعة أمتار فى أسفلها سراديب عديدة وطرق ملتوية لها أبواب سميكة ، وعلى جانبى السرداب تحفر «الغرف» المزدوجة بمعنى غرفة داخل غرفة . فغاريان مدينة كهوف اصطناعية Troglodyto تذكرنا بالنجف فى العراق وبيلودان ذات الغرف المزدوجة فى لبنان ، والفكرة في ذلك كله خلق بيئة عازلة تلطف من حدة تطرف المناخ القارى

---

(1) Ibid.

على مشارف الصحراء (١) بعد غاريان ومع انحناء الكتلة الجبلية ينحنى الخط إلى الجنوب حاملا مزدة ، على أعالى وادى سوفجين ثم على بعد الشويرف Shweref على أعالى وادى بى الكبير . بعد ذلك وفى أحضان جبل السودا نصل إلى واحة الجفرة حيث نجد مدن هون والسخنة وودان ، وأخيرا تتمم زلة - وربما أيضا زلتين بئر البترول الجديد - الخط غير بعيد عن نهاية خط الجفارة فى مردة .

هذا ولا تخلو المرتفعات الداخلية من بضع بقع واحية مسكونة ولكنها لا تؤلف خطا مدنيا وإنما نقط الانتقال من طرابلس الحقيقية إلى فزان : ففى ظهير الحمادة الحمراء وعلى الحدود مدينتا سيناون ثم غدامس على بعد ٥٠٠ كم من الساحل ، والأخيرة أهم واحات طرابلس الداخلية وهى مدينة حدود بكل معنى الكلمة لأنها تقع فى النقطة الحرجة التى تلتقى فيها حدود ليبيا وتونس والجزائر ، ونواتها مجموعة من الينابيع الغنية جعلتها منذ القدم مركزا هاما لطرق القوافل ، الواحة تعيش في عزلة موحشة وسط الصحراء توزع المياه فيها بقنوات مغطاة مما يحفظ الرطوبة ويلطف جوها . وتمتاز طرفها بالضيق الشديد ، ومبانيها عديدة الطبقات معدومة النوافذ، وكل هذا تفاديا للحر ، ولهذا تبدو الواحة ككل أشبه بقصر ضخم من قصور العصور الوسطى . هذه هى غدامش التى تقف كالعلم الفرد فى الغرب ، هذا بينما فى أقصى الشرق من الاقليم فى جبال السودا تقع مدينة الفقهاء إلى الجنوب الغربى من زلة .

---

(٢) كرد على وزملاؤه ص ٥١٨ .

برقة

فى برقة شبه الجزرية خطان مدنيان فقط . خط الساحل ابتداء من خليج سدرة حتى خليج السلوم ، وخط داخلى بيدمونتى فى الحقيقة يحيط بهضبة الجبل الأخضر التى تقوم كالجزيرة المرتفعة إزاء الساحل، وكما أن خط الساحل أضعف ما يكون فى نهايته شرقا وغربا ، فكذلك حلقة الداخل أضعف ما تكون فى قطاعها الجنوبى المطل على الصحراء، هذا بينما أغنى قطاعين فيهما يتقاربان كثيرا حتى يكادا أن يلتحما وعدا هذين الخطين فهناك خط واحات صحراوى داخلى خارج «شبه جزيرة » برقة بالمعنى الجغرافى ، وهو فى الحقيقة جزء من خط صحراوى يمتد من خليج سدرة حتى وادى النطرون .

خط الساحل

يبدأ السهل الساحلى حول خليج سدرة واسعا يأخذ شكل المثلث ما بين العقيلة وأجدابية والزيتونة ، ولكنه مع ذلك أفقر قطاع فى برقة : هو «برقة البيضاء» التى تستمد اسمها من تربتها الجيرية التى تركها الجفاف بيضاء اللون ، ولا مدن هامة هنا إلا نقط ساحلية كالعقيلة والبريجة وإلى الداخل قليلا أجدابية ثم الزيتونة ، ولا أهمية لأهمها سوى الدور التاريخى فى الحرب الأخيرة ، ثم إلى الشمال من الزيتونة يبدأ السهل الساحلى يضيق ولكن التربة تنفرج امكانياتها فتتحول مع فعل المطر المتزايد إلى تربة حمراء Terra rossa : فتكون «برقة

الحمراء» الخصبة التي تصلح للزراعة لاسيما في الروابي الحمر التي تسمى محليا «الضهور الحمر» (١) ولهذا نجد مدينة السلوق في الداخل قليلا ، ولكن بنغازي هي القمة التي تتوج برقة الحمراء .

في كبرى مدن برقة ارتفعت من ٦٥ ألفا إلى ٨٠ ألفا بعد الحرب ، وتقدر الآن بأكثر من ١٢٠ ألفا ، وبهذا أصبحت مدينة مائة ألفية وثاني مدينة من نوعها في ليبيا ، وقد كانت متخلفة عن معدل نمو طرابلس حتى قريب ولكنها الآن أسرع منها نموا وذلك بفضل تحرك مركز الثقل في انتاج البترول من غرب إلى شرق ليبيا ثم إنشاء العاصمة الجديدة البيضاء غير بعيد ، والمدينة تقع في أوسع جزء من السهل الساحلي ومعظم اقليمها مزروع ، وهي وسهلها المحيط تضم أكثر من نصف سكان برقة جميعا ، وميناء بنغازي جيد نوعا ، ولو أنه ليس عميقا تماما كما أنه مفتوح للرياح الشمالية الغربية التي تسود شتاء . وهي إذا كانت تحتكر ٧٥٪ من كل حمولة مواني برقة ، فإن هذه الأخيرة لا تعادل إلا ما يتراوح بين ٤٥٪ ، ٢٢٪ من حمولة طرابلس ، وكانت الميناء قد أصيبت بشدة أثناء الحرب ، ولكن طهرت ، وبدأ الآن مشروع ضخم حقا لتوسيعها ، وتؤذن بأن تصبح منافسا خطيرا لطرابلس ، وهناك خط حديدي يصل إلى اقليم مدينة برقة (المرج) الخصيب ، وهي بعد المخرج الرئيسي لشمال وغرب برقة الغني نسبيا ، وإذا كانت طرابلس

---

(١) كرد على وزملاؤه ، ص ٥٣ .

أكثر «أوربية» فإن بنغازى أكثر «عربية» فى طابعها وتركيبها ، وفى توسعها الحديث نشأ فى جنوبها الشرقى حى الفيلات الراقى الفويحات بينما تمددت على كثبانها الرملية المتماسكة فى شمالها مدينة العشش الرئيسية الصبرى .

وثمة فارق آخر بين العاصمتين ، فطرابلس تتوسط أغنى وأخصب أجزاء منطقتها ، ولكن بنغازى تقع نوعا ما على هامش Offiside أغنى وأكثر مناطق برقة انتاجا ، وتقل بنغازى حجما عن نصف طرابلس ، وعدا هذا فإن درجة أولوية بنغازى النسبية كمدينة فى برقة أقل بكثير من مثيلتها فى طرابلس . فبنغازى لا تمثل إلا ٧,٣٪ من مجموع سكان برقة مقابل ١٦,٧٪ لطرابلس ، وبينما توجد فى برقة بعد قمة بنغازى مدن تصل إلى ٢٠ ألفا مثل درنة ، نهوى من طرابلس الشامخة إلى مدن قزمية لا يصل أكبرها إلى ٥ آلاف تقريبا .

بعد بنغازى يدق الشريط الساحلى إلى خيط رفيع متقطع يعرف «بالساحل» تنقطه عدة مسطحات ملحية تحدد استغلاله الزراعى ، ويحمل الساحل عدة موان أهمها طوكرة ثم طلميته (بطلمايس القديمة) ثم مرسى سوسة (أبوللونيا القديمة) وأخيرا درنة ، والملاحظ أن كل المدن القديمة هنا هى اليوم قرى صغيرة ، أما درنة فمرفأ ردئ صعب الاتصال بالداخل إلا أنها واحة ساحلية خصبة جدا رغم صغرها ولهذا تسجل ٢١,٥ ألفا من السكان .

ينتهى الخط الساحلى أخيرا بقطاع «برقة البحرية» أو مرمريكا (أو البطنان) ابتداء من خليج البومبة حتى خليج السلوم . ومرمريكا أقل ارتفاعا فمطرا فانتاجا من سيرنيكا ، ولذا تقتصر المدن على بعض موانى تقبع فى الكوات والفجوات الساحلية مثل البومبة وطبرق والبردية وأخيرا فورت كابوتزو التى أنشأتها الفاشستية كحامية حدود إزاء السلوم المصرية ، وتعد طبرق مخرج منتجات مرمريكا الرعوية الفقيرة ، وكانت نهاية الخط الحديدى من الاسكندرية حتى مد إلى درنة ، وكانت طبرق قد تهدمت تماما فى الحرب وأعيد بناؤها بينما لازال خليجها الصغير مسدودا بحطام نحو ١٠٠ سفينة حربية ، وتكاد تكون طبرق الميناء الوحيدة التى تنافس ميناء طرابلس فى العمق ، إلا أن موقعها المتطرف أضاع من هذه الميزة (١) .

خط الداخل

الجزيرة الجبلية الناتئة كاللسان التى تؤلف نواة برقة يمكن أن نسميها فى مجموعها «برقة الخضراء» مقابلة لبرقة البيضاء والحمراء من قبل. فهى أغنى أجزاء برقة مطرا وانتاجا لارتفاعها ، وهى ترقى بشدة من «الساحل» فى سلمتين أساسيتين ، تعرف الأولى فى شرقها «بالعرقوب» وهى شديدة التقطع والتحريج ، وفى غربها تتسع إلى سهل

(1) Clarke, op. Cit., p.53.

مدرج مكشوف يسمى «بالوسيطة» أطلق عليه الطليان اسم سهل برقة (بارتشى) أى المرج . أما السلمة العليا فتسمى «الظاهر» أو الجبل الأخضر (١) ، ورغم أن أكبر امكانيات السكنى تقع فى السلمة العليا ، فإن أغلب المدن الحالية تتوقع على السلمة الدنيا ، فنجد الأبيار ثم مدينة المرج أو برقة – التى كانت العاصمة فى العصر العربى – على سهل الوسيطة فى الغرب ، وقد دمر الزلزال أغلب مدينة المرج أخيرا فى ١٩٦٣ . ثم نجد قرينة (سيرين القديمة) والقبة على أرض العرقوب فى الشرق. وكما أن طوكرة هى ميناء المرج ، فإن سوسة هى ميناء قرينة . ويستمر الخط فى شكل حلقة مع السفوح الجنوبية الفقيرة للجزيرة الجبلية فنجد المخيلى فى الشرق ومسوس فى الغرب .

الخط الصحراوى

ما بين برقة البيضاء فى الشمال وهوامش بحر الرمال العظيم فى الجنوب ، تمتد سلسلة من الواحات المنفرطة المتباعدة التى تبدأ قرب خليج سدرة ولا تنتهى إلا خارج ليبيا فى مصر ، وقد كانت هذه الواحات المنخفضة الضئيلة مواطئ الخطى التى حددت طريقا تاريخيا هاما للانتقال بين المغرب ووادى النيل ، ويبدأ من الوادى الفارغ قرب العقيلة عند خليج سدرة ، ثم يشمل واحة أو جلة – جالو ثم يتتبع

---

(١) نقولا زيادة :ص ٢ – ٣ ، Fisher, p.485

الهوامش الشمالية لبحر الرمال العظيم حتى يضم واحة الجغبوب - سيوة التى تشطرها الحدود السياسية والتى تمثل أهم حلقات السلسلة. ويعد وادى النطرون نهاية الخط شرقا .

الصحراء

فزان

بضع حقائق بسيطة فى اللاندسكيب الطبيعى تفسر نمط العمران والمدن فى فزان ، فهى أولا حوض صحراوى كالصحن شبه دائرى يستمد ماءيته لا من التساقط وإنما من التسرب - تسرب المياه الباطنية فى الطبقات المسامية من السودان . ثانيا هى صحراء من نوع «صحراء الحمد والارج Hamada and Erg » فتتألف من ثلاثة فصوص رئيسية من الصحراء الرملية تعرف فى مجموعها بايدهان Idehan (الدهناء؟) تحدها أو تتخللها وتفصل بينها عدة أصابع من الصحراء الصخرية هى حمادة تنغرت فى الشمال وحمادة ذغر فى الغرب وحمادة مرزق فى الوسط وأخيرا سرير تبستى فى الشرق . ولما كان مصدر المياه الباطنية من الجنوب ، فإنها تظهر فى شكل آبار متقطعة أو على طول بطون أودية تمتد على هوامش الفصوص الرملية أو بالتالى على حواف الأصابع الصخرية البينية . وأهم هذه الأودية ما يتوسط الحوض على جانبى حمادة مرزق : وادى الشيتى فى الشمال الشرقى ، ووادى الآجال (الوادى الغربى) ، ووادى الشاطئ (الوادى

الشـرقى) ، ويتـرتب على ذلك منطقـيـا أن كل واحـات فـزان تقع حـول هوامش الفـصـوص الرمليـة ، وبالتـالى أن أغلبـهـا يقع على هـوامش المنخفض كله لا فى داخله حيث يقتصـر الشذوذ على جانبى حمادة مـرزق . بمعنى آخر إن نمط السكنى يأخـذ شكل حلقة دائرية يقطعـها وتر قطرى .

وبالفعل تبدأ الحلقة فى الشمـال الغربى على الحدود بواحـة الغار على حـواف حمادة تنغرت ، ثم نتـحـرك جنوبا شرقا على طول حافة صحـراء الرمل فنجـد الحـاسى وإدرى ولكن براق أهـم . ثمة بعدها أم العبيد فسبها العاصمة الحالية الجديدة لفزان التى تبلغ الآن سبعة آلاف ، ثم نعبر جسر الصحراء الصخرية لنجد زويلة على رأس الفص الرملى الثالث تليها القطرون ثم تيجرحى والوجه الكبير غير بعيد ، فإذا استكملنا دورتنا جنوبا كانت أناى ثم غـات فى أقصى الجنوب الغربى على الحدود وأخيـرا برج التـارات فى نتوء آخر من الحـدود . أمـا عن الوتر الذى يرسم قطر الدائرة فيمتد من غات إلى سبها مارا بسردليس وأوبارى على الوادى الغربى ومرزق على الوادى الشـرقى والأخيرة كانت العاصمة الايطالية ، وقد كانت أغلب واحات فـزان ، ولكن واحـات هذا الوتر القاطع خاصة ، تشارك حتى القرن الماضى فى حركة القوافل بين السودان والبحر المتوسط وتستمد منها كثيرا من ثروتها . ولكنها جميعا أفلت مع أسـر هذه التجارة عبر الصحراوية . ولا يمكن فى النهاية أن

نزعم أن كل هذه الحالات مدنا ، بل العكس هو الأصح ، ومع ذلك ففى أغلبها جرثومة مدينة ميكرسكوبية .

الكفرة

شذوذ محلى بحت يتوسط قلب الربع الخالى الليبى ، وإن دائرة نصف قطرها ٣٠٠ كم ومركزها الكفرة ترسم عالما تاما من اللامعمور المطلق ، ويتماس محيطها فى ليبيا بواو الناموس وواو الكبير فى شرق فزان وجالو - أو جله والجغبوب فى برقة - وفى هذا الإطار لم تكن الكفرة إلا موطأ خطى فى طرق القوافل عبر الصحراوى ، ولا تزال تعيش فى عزلتها هذه . والواحة منخفض شبه دائرى قلبه الجوف وحوافه عدة واحات أخرى كالتاج وربيانه وبزيمة وتازربو وبشارة وجميعها لاتجمع أكثر من ٥ آلاف .

الفصل الثامن

السودان

نمط توزيع السكان والمدن فى السودان هو النقيض المباشر لما هو عليه فى مصر ، فإذا كانت مصر قمة التركيز والكثافة ، فإن السودان قمة التشتت والمساحة ، هذا لأن السودان - وحده بين البلاد العربية - هو الذى يستمد عموده الفقرى من السفانا الواسعة المترامية بطبعها ، ومعه ينفتح نمط العمران فى فرشة خفيفة جدا ولكنها مترامية جدا ، ولكن ليس معنى هذا أن هذه الفرشة الغطائية تغطى كل المساحة السياسية أو تمثل متصلا عمرانيا لاتقطع فيه ، فالواقع أن للعمران فى السودان محورين حيويين يمثلان كل خطوط القوة فى كيانه : محور عرضى ومحور طولى ، فأما العرضى فإن السودان بعامة يقع فى ثلاثة نطاقات طبيعية مناخية نباتية : شمال صحراوى من اللا معمور تقريبا هو «الثلث الخالى » وجنوب شبه غابى مناقعى أقرب إلى اللامعمور ، فلا

يتبقى إلا الثلث الأوسط السافانى الذى هو أساس المعمور ، ومن حسن حظ السودان أن هذا النطاق يقع حيث يصل السودان إلى أقصى اتساعه وعرضه ، كما يلاحظ أنه في قطاعه الشرقي ينحرف تحت توجيه كتلة الهضبة الحبشية نحو الشمال الشرقي حتى يشمل جبال البحر الأحمر ، أما المحور الطلي فهو محور النيل الذى يتعامد على النطاقات الطبيعية العرضية الثلاثة ليخفف من فقرها حيث الفقر ويكثف من غناها حيث هى غنية ، ولهذا فإنه يختط فى الثلث الشمالي خطا دقيقا من الحياة يجعل من هذا الثلث استمرارا - متدهورا - للنمط المصرى سواء بمعموره أو باللامعمور . بينما هو فى الثلث الجنوبى يمثل شبكة مفتوحة ولكنها ضعيفة جدا وممزقة مهلهلة من العمران تنتشر فى تضاعيف «السد» وتجاويفه ، أما فى النطاق السفانى فهنا يتم الزواج السعيد بين المطر والهيدرولوچيا ، بين المرعى والمجرى ، فتكون الثمرة خصوبة طبيعية بشرية فريدة تمنح السودان قلبه الاقتصادى ونواته النووية (١) ، فهنا ينفسح النهر إلى «دلتا داخلية» - فى الواقع عدة دالات داخلية مركبة تمثل أكبر وأغنى الدالات الداخلية فى كل أفريقيا المدارية تتوجها الجزيرة حيث يرقد مركز السودان لا

---

(1) G. Hamdan, "Some Aspects of the urban Geog. of the khartoum Complex," Bull. soc. Géog. d'Egypte, t. xxxll 1959. p.89.

الحديث فحسب وإنما خلال العصور الوسطى كذلك . وإذا ذكرنا أن نصف سكان السودان حاليا يتركز فى ١٤٪ فقط من كل المساحة السياسية وأن مديرية النيل الأزرق وحدها تضم أكثر من مليونين أو ٢٠٪ من مجموع السودان (١) عرفنا توا أين يرقد هذا القطب العمرانى (٢) .

بهذا النمط العمرانى الصريح يتحدد هيكل شبكة المدن السودانية ، فهناك ابتداء «صليب» أساسى يتوسط الرقعة السياسية ويتألف من المحورين السابقين ويكاد وزن كل قطاع فيه يتناسب مع وزن قطاعات العمران فيهما وكل محور من المحورين ينتظم عدة خطوط مدنية واضحة بدرجة أو بأخرى ، وتقاطع المحورين ليس رأسُ السودان موضعا فحسب ولكنه أيضا قلبه موقعا : فمن حسن الحظ أن هذا التقاطع يتم حوالى الوسط الهندسى للدولة ، وبهذا تتأكد وتتضاعف أهميته البشرية، وهنا يتمركز قطب المدن فى السودان فإننا إذا مارسمنا دائرة مركزها كوستي ونصف قطرها ٢٢٠ كم لانتظمت الغالبية العظمى من كل مدن السودان ، ولكننا إلى جانب هذا الصليب الداخلي من المدن، سنلاحظ أنه لما كانت أطراف المحور العرضي تصل إلى الحدود شرقا وغربا ،

(١) سعد الدين فوزى . جوانب من الاقتصاد السوداني. القاهرة ١٩٥٨ ص ١٨ .
(٢) عبد العزيز كامل . توزيع المراكز الحضرية فى السودان ، أعمال المؤتمر الجغرافى الأول. القاهرة يناير ١٩٦٢ ص ٧ .

بينما أهم مظاهر المدنية المحدودة فى الجنوب تتركز على الحدود أيضا على طول خط تقسيم المياه بين النيل والكنغو ، فمعنى ذلك أن هناك على طول القوس الجنوبى الهائل للحدود السياسية للسودان «هلالا» من المدن قد يتراخى أو يتقطع هنا أو هناك لكنه حقيقة ، وإن تكن خفيفة - لاشك فيها بصورة عامة هذا بينما على الجانب الآخر من الحدود وفيما بين تضاعيف الصليب الأساسى فراغ أو شبه فراغ مدنى ، وبهذا يصبح النمط العام لشبكة المدن فى السودان مؤلفاً من صليب أساسى فى الداخل يستقر داخل هلال ثانوى على الأطراف الجنوبية ، ويرى عبد العزيز كامل فى نفس النمط صورة أخرى معبرة : صورة السهم والقوس : «السهم هو المحور النيلى ، ووتر القوس المحور الرعوى ، وعود القوس» تمثله مدن الجنوب (١) .

وفى كل هذه الشبكة يمكننا من البداية أن نعتبر المدن فى شمالها من حلات النقط الرطبة Wet - point settle ments والعكس فى جنوبها حيث تسود حلات النقط الجافة dry- point . كذلك قبل أن نمضى إلى تحليل خطوط هذه الشبكة لابد أن نذكر أنها بامتدادها قد توحى بثراء مدنى كبير ، ولكنها فى الواقع من أفقر شبكات المدن فى العالم العربى ، فالغالبية العظمى من نسيجها تتألف من خيوط شبه مدنية أو شبه ريفية ، أما المدن الحقيقية فمحدودة للغاية ، الواقع أن

---

(١) المرجع المذكور ص ١١ .

نصف كل سكان المدن فى السودان - ونسبة هذا الكل ٨٪ تسكن المدن الكبرى والنصف الآخر فى المدن الصغرى . ونحن فى تتبعنا للخطوط المختلفة لامفر سندخل بعض القرى المتضخمة أو المدن النصف ، فهنا أكثر من أى مكان آخر في العالم العربى تتدهور خطوط المدن بالضرورة إلى خطوط عامة للعمران .

محور النيل

من بلد المياه pays de riviéres وبيئة السد الرطبة فى أعالى النيل، إلى أرض الدالات الداخلية بين الأبيض والعطبرة التى يمكن بأنهارها الخمسة أن تعد «بنجاب» السودان ، إلى النيل النوبى ، يتحول المحور بالتدريج من عديد الشعب إلى وحيد الخط محققا بذلك النمط الشجرى الذى تشتهر به مورفولوچية النيل وسنبدأ نحن من الشمال مع النيل الرئيسى ثم النيل الأبيض ، ثم نتتبع النيل الأزرق فالعطبرة، وأخيرا نعود إلى النيل فى السودان الجنوبى ، وسيلاحظ فى منطقة الدالات الداخلية أن السكنى تكاد تكون قاصرة بصرامة علي خطوط المياه الدائمة بينما أراضى مابين الأنهار Interfluves توشك أن تخلو من المدن إن لم يكن من القرى ، والسبب في هذا صعوبة الحصول علي المياه فى تربتها الصلصالية الثقيلة ، وفى هذا تختلف أراضى مابين الأنهار فى «بنجاب» السودان عن أراضى «الدواب Doab المناظرة فى بنجاب الباكستان (١).

---

(1) L.D.Stamp, Inteẹediate Geog, Lond, 1941, PP.51 - 2.

خط النيل الرئيسي

أفـقر قطاعـاته بالمدن هى أولهـا على طول النيل النوبى. فـالوادى يختنق هنا كثيرا باقتراب حافتي الصحراء الصخرية أو الرملية كما يتقطع بالجنادل المتتابعة وتتحول السكنى إلى جيوب وأحواض منعزلة قزمية على هذه الضفة أو تلك . والحياة تعتمد على زراعة السواقى أو الطلمبات ، الأحواض أو الدائم ، والمجمـوع يقتـرب من نمط السكنى والانتاج فى «الجنوب الأقصى» من مصـر . والحلات تتوقع على طول الوادى فى تبـاعـد منتظم نوعـا أو بالإشـارة إلى مـواضع الجنادل أو اتساع الأحواض ، ولكنها فى أغلبها ريفية الطابع ، بينما تقتصر المدن على حلفا وكرمة ودنقلة والثنائى كريمة – مروى . وتبدو حلفا – بالمقياس السودانى – بداية كبيرة نسبيا على الحدود مباشرة (١١ ألفا) والواقع أنها أكبر مدينة حتى نصل إلى عطبرة لأنها فى الحقيقة نقطة انقطاع ممتازة break - of - bulk : انقطاع نهرى حيث تقع شمال الشلال الثانى كنظير لأسوان شمال الشلال الأول ، وبينهما علاقة وظيفية مباشرة هى الخط النهرى الذى يتفادى الشلالين كما أن كلا منهما بداية السكة الحديدية شمالا أو جنوبا . ثم هى انقطاع سياسى كمدينة حدود ومدخل وبوابة للسودان من الشمال يتعامل فى نحو ١٠٪ من

تجارته الخارجية وهى أيضا انقطاع عمرانى لأن خزان أسوان يغرق الأرض إلى الشمال منها بقليل وتقف هى على رأس الشريط الانتاجى الدقيق ، وينتظر حلفا الآن ميتة طبيعية بعد إتمام السد العالى حيث سيكون موقعها جزءا من بحيرة ناصر المقبلة . وهكذا بعد أن كانت أسوان وحلفا نظائر مدنية عبر الحدود وعبر الجنادل ، تترابط وظيفيا ولا تتفاوت كثيرا حجميا ، ستتحول الأخيرة إلى مدينة غارقة ، إلى مدينة مفقودة ، بينما ستتحول الأولى إلى عملاق صناعى ضخم ، على أن من المحتمل أن تقوم مدينة جديدة على بداية بحيرة ناصر قرب شلال دال لترث حلفا ودورها مضاعفا حيث أن البحيرة ستقدم وسيلة مواصلات فعالة بين مصر والسودان كما أن نهضة أسوان صناعية ستخلق إمكانيات تجارية أكبر بين البلدين ، وعندئذ سيلزم إعادة توقيع خط حديد العطمور إلى النهاية الجديدة ، وبهذا تصبح المدينة ضابط الطريق وليس العكس ، ومعنى السد العالى فى النهاية أن هنا مدينتين من مدن مواقع الشلالات ستتحولان إلى مدن مواقع نهايات البحيرات .

أما كرمة ودنقلة فتقعان أعلى الشلال الثالث ، على نهايتى حوض زراعى هام نسبيا هو حوض كرمة ، وفى منتصف الرحلة النهرية تقريبا بين حلفا وكريمة – مروى ، وقد لعبت دنقلة (٣٢٠٠) دورا تارخيا مذكورا . أما قطاع الدبة – أبو حمد الذى يختنق بين العطمور وبيوضة ففقير بوجه عام زراعيا وليس من مدن إلا التوأم كريمة – مروى (٦٠٠٠ ، ١٦٠٠) . وهما تقعان بعكس الثنائى السابق أسفل الشلال – الشلال الرابع ، وقد أصبحت كريمة الآن نهاية الوصلة الحديدية من أبو حمد .

أما أبو حمد نفسها فأهميتها أنها موقع «كوع» نهرى بارز ، وأصبحت عقدة حديدية إلى الشمال إلى حلفا وإلى الغرب إلى كريمة وجنوبا إلى عطبرة فالخرطوم . ولكن هذا لم يجعل منها مدينة ذات حجم لفقر القطاع نتاجيا ، ولا نجد بعد هذا إلا بربر أعلى الشلال الخامس وعند بداية أغنى قطاع فى النيل من حلفا حتى الخرطوم، وقد كانت من المدن الهامة حتى القرن ١٩ إلى أن برزت جارتها المنافسة عطبرة وتغلبت عليها وتركتها اليوم فى مثل حجم حلفا تقريبا (١١ ألفا) . وليس لبربرة فرصة للنمو إلا إذا زاد الاستغلال الزراعي فى الأراضى الجيدة المجاورة .

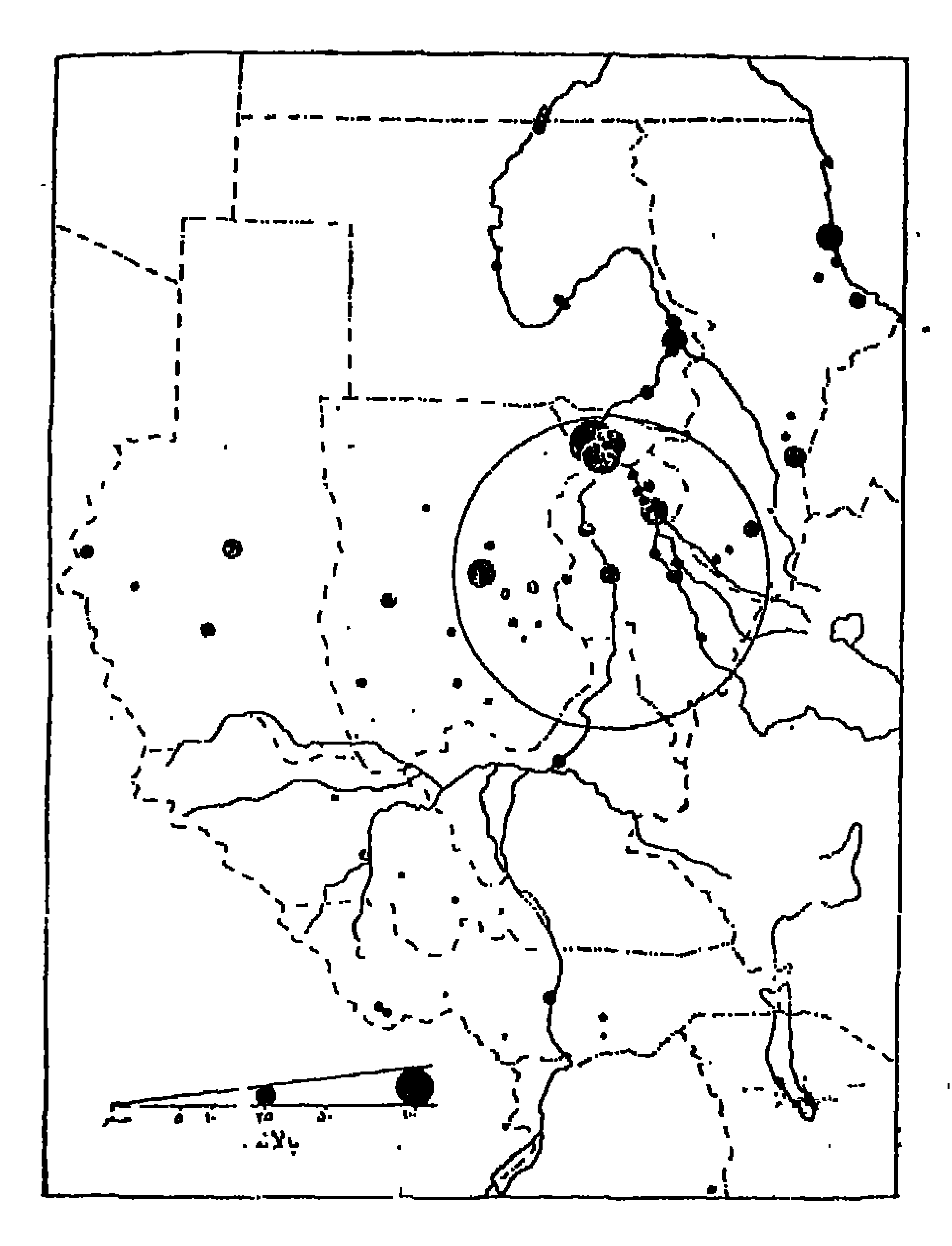
أما عطبرة فمدينة حديثة من خلق السكة الحديد . فقد كانت قرية نكرة حين تقرر اتخاذها مقرا لإدارة الأعمال والانشاءات فى مد السكة الحديدية إلى البحر الأحمر ثم بعد ذلك مركزا رئيسيا لكل مصالح السكة الحديدية السودانية ومصانعها وورشها .. إلخ .. وقد جعلها هذا مدينة موظفين وعمال تبلغ ٣٦ ألفا منهم أكثر من ٦ آلاف يعملون فى السكة الحديد . والمدينة فى أكثر من ناحية تشبه موقع الخرطوم بحرى فهى تقع على الضفة الشمالية للعطبرة حيث يلتقى بالنيل الرئيسى ، مع الفارق أنها تمتاز بأنها أقرب إلى موانى الأحمر وأنها تعانى من أن خانق سبلوقة (الشلال السادس) يخنق الملاحة أعلى النهر ، ومن حيث الموقع تلخص مزايا عطبرة فى أنها مدينة مقرن بين النيل والعطبرة ومدينة عقدة مواصلات حيث أنها أكبر نقطة فى ثنية النيل شرقية ولذا كان طبيعيا أن تخرج منها وصلة البحر الأحمر . أما ناحية الضفة

الجنوبية العطبرة فتقوم الدامر التى قد يكون لها أهمية تاريخية ودينية ولكنها الآن غير مهمة اقتصاديا (٥٥٠٠) . وإذ نترك ملقى العطبرة بالنيل تختفى المدن حتى نصل إلى شندى على الضفة اليمنى شمال الشلال السادس سبلوقة . ولقد كان لشندى دور تاريخي كبير ، وهى الآن عاصمـــة مركز ومدينة تكنات (١١ ألفا) . وعلى الضفة المواجهة المتمة (١) . ولا يفصل بينهما وبين العاصمة المثلثة إلا الخانق .

وقبل أن ننتهى من هذا القطاع من النيل الرئيسى ينبغى أن نذكر تعميمين هامين . فأولا سنلاحظ كيف أن مواقع المدن – فيما عدا مدن الملاقى – تتحدد بالتناوب بالإشارة إلى الشلالات الستة ، واحدة جنوب الشلال والأخرى شماله : وادى حلفا شمال الثانى ، كرمة – دنقلة جنوب الثالث ، كرمة – مروى شمال الرابع ، بربر جنوب الخامس ، وأخيرا شندى شمال السادس ، ولا شك أن هذا التناوب يسهل تفادى الشلالات ويضمن ربط أجزاء الأحباس الحرة من النهر ، أما الملاحظة الثانية فهى أن كل المدن بين أبو حمد وشندى تقع إلا واحدة على الضفة اليمني – لا شك تحت تأثير امتداد الخط الحديدى على هذه الضفة.

---

(1) K. M. Barbour, The Republic of the Sudan, Lond., 1961, PP. 135-140; R. hodgkin, Sudan Geog,1952, pp. 150 ff.,



. أحجام المدن في السودان

قطر الدائرة ٧٥٠ كم ومركزها كوستي

(عن باربر)

العاصمة المثلثة (١)

على رأس النيل الأبيض وحيث يلتقى بالأزرق لابد لنا من وقفة عند العاصمة المثلثة . فهنا قلب السودان موقعا وموضعا . وقد كان هذا هو الموطن المزمن للعاصمة في السودان منذ قرون : فسواء في الدامر أو فى شندى أو سنار - ولن نذكر حلفاية الملوك أو سوبا - كانت العاصمة تدور فى فلك هذا الموقع . أما الخرطوم فبدأت كمعسكر حربى مصرى فى ١٨٢٠ فقط ثم استقرت فى ١٨٣٠ لتكون قاعدة للسودان ولم تكن حينذاك تقارن بكبريات مدن السودان كشندى وسنار وواد مدنى . وقد تعرضت بعد ذلك لكثير من الأزمات والتناقص والأوبئة وكثيرا ما فكر فى نقل العاصمة منها بل نقلت فعلا لفترة إلى شندى . وقد قدرت فى ١٨٤٠ بنحو ٣٠ ألفا وفى ١٨٦٠ بنحو ٦٠ ألفا - ربما مبالغة - وعادة فهبطت إلى ٢٠ ألفا فى ١٨٧٠ ، وفى ٥ - ١٨٨٦ خربتها المهدية تماما وأقامت عاصمتها جديدة فى أم درمان ، ولم تعد الخرطوم إلى الحياة مرة ثانية إلا مع «الاسترداد» فى ١٨٩٨ ، كمدينة استعمارية مخططة ، وبعد قليل بدأ إنشاء ضاحية لها مقابلة على الأزرق هى الخرطوم بحرى. كذا كانت البداية الحديثة جدا «للعاصمة المثلثة» - أو «طرابلس النيل» إذا أردت .

---

(1) Hamdan, op. cit., pp. 89-94' ,Geog . The Growth & Func tional structure of Khartoum" , Geog. Review, jan. 1960, pp.21 - 4. راجع أيضا تلخيصا للبحث الأخير في مجلة Eckistic june,s 1960, pp 393-8.

ولم تنطلق المدن الثلاث حقيقة إلا منذ الحرب الأخيرة . واليوم تبلغ أم درمان ١١٣ ألفا والخرطوم ٩٣ ألفا وبحرى ٣٩ ألفا . أى أن أم درمان وليست الخرطوم هى كبرى مدن السودان ، بينما أن المجمع المدنى كله يبلغ ٢٤٥ ألفا - قل ربع مليون - وتقارب بهذا مدينة كبور سعيد فى مصر أو جاكسونفيل فى فلوريدا بالولايات المتحدة ، ولئن بدا هذا ضئيلا بالمقياس العالمى ، فهو بالمقياس الأفريقى يضع المثلثة كأكبر مجمع مدنى فى نطاق السفانا - السودان - فى النصف الشمالى من القارة بما فى ذلك داكار (٢٣٤ ألفا) . وهنا يلاحظ أن اقتصاديات القطن فى الجزيرة لم تؤثر التأثير الكامل على المثلثة بنفس الدرجة التى أثرت بها اقتصاديات القطن فى مصر مثلا على القاهرة ، ولعل جزءا من السبب أن نظام الملكية الغيابية فى ظل الاقطاع فى مصر أدى إلى المركزية العاصمية بدرجة لم تعرفها الخرطوم حيث لم يخلق نظام مشروع الجزيرة ملكيات ضخمة غيابية . والمثلثة رغم هذا هى أعظم حقيقة مدنية فى السودان ، ومركز الثقل المدنى فيه تضم وحدها المدينتين المائة ألفتين الوحيدتين به .

ولا ريب أن هذا الاحتشاد الفريد يدعو إلى التساؤل ، ولا شك أن الموقع الحاسم هو التفسير الحقيقى . فبصرف النظر عن مزايا الموضع المحلى من جبهة مائية عريض منعشة ، فمزايا موقع المثلثة لا تتكرر فى أى مكان آخر فى السودان ، فهنا عقدية هيدرولوجية مثلثة على شكل

حرف Y مقلوب : هي «المقرن» بلمتياز – و – «مقرن» الخرطوم جدير بأن يصبح اسم نوع كما هو اسم علم . ثم هي تقع على بداية المعمور بعد رحلة الصحراء القاحلة أى على جبهة الالتحام بين الصحراء والسفانا ، وبهذا تحتل نقطة حرجة من خط لابلاش الشهير الذى يجمع عائلة ضخم من مدن العالم القديم على حواف الصحراء والاستبس ، والذى يبدأ في افريقيا من داكار وينتهى إلى بور سودان . ثم يضاف إلى ذلك أنها رأس الجزيرة : أعظم وأغنى دلتا داخلية في افريقيا المدارية ، ورأسمال السودان الحديث ونواة المعمور فيه . إن الخرطوم باختصار تتوج ما يمكن أن يعد «الميدلاند» السوداني على أن هذا الموقع الممتاز جغرافيا قابل للمناقشة السياسية فطالما كان السودان رقعة محدودة تحت الحكم المصرى كانت الخرطوم عاصمة متوسطة إلى حد كبير – كانت كما يقول ووكلى «تقريبا آخر حدود الحكم المصرى كما كان» . ولكن منذ توسع السودان وزحف الحدود جنوبا إلى البحيرات أصبحت الخرطوم تقع بنسبة ١ : ٢ ما بين الشمال والجنوب ، أى قلت مركزيتها وتوسطها نوعا ، خاصة إذا تذكرنا بعض الاتجاهات المدسوسة في الجنوب . كما ان بعض السودانيين يرى في سنار عاصمة الفونج التاريخية وريثا شرعيا للعاصمة السودانية . على أنه لا شك أن المثلثة بعامة قد اكتسبت من الحجم والثقل والمكانة ما يؤكد مستقبلها إلى الأبد .

وفى داخل المثلثة تعد الخرطوم العاصمة السياسية الحديثة بالمعنى الصارم ، ولكن أم درمان فى نظر الوطنيين هى العاصمة الوطنية بامتياز . على أن من الناحية العملية لا شك أن المدن الثلاث مجمع واحد وكائن متفاعل مترابط تمثل فيه الخرطوم العصرية الحديثة بصناعاتها وإدارتها «الرأس» وأم درمان بجرمها الثقيل وطابعها الوطنى «الجسم» والخرطوم بحرى بصناعاتها الخفيفة «والثقيلة» النامية «الأطراف» . أو هى على الترتيب بحسب الوظائف المكتب والمسكن والمصنع ، ولا يقلل من هذه الوحدة والتكامل الوظيفى ذلك القدر من التشتيت والانسياح المورفولوجى الذى تفرضه الجبهة المائية وطبيعة النسيج المدنى فى المجمع وتسيطر الخرطوم على كل الوظائف والنشاطات الحديثة فى السودان من استيراد وتصدير وتمويل ومواصلات ، فهى الجهاز العصرى لكل السودان الحديث فى علاقاته مع العالم الخارجى ، وتقف بور سودان بالنسبة لها موقف الوكيل من العميل ورغم أن بور سودان هى المنفذ – الميناء الخارجية للجزيرة فإنها نهائيا بمثابة الخرطوم على البحر Khartoum- by - the - Sea وقد أصبحت الخرطوم أخيرا مركزا حيويا هاما خاصة بعد التغيرات الاستراتيجية فى أفريقيا جنوب الصحراء . أما أم درمان فلازالت كما كانت دائما أكبر سوق – بازار – أفريقية فى القارة وتختص بالتجارة الوطنية ، وهى تمتص كل تجارة

غرب السودان والنيل وتمثل السوق بالنسبة لزراعها والرحل ، تجمع حاصلات الصحراء والسفانا : الجلود ، الصوف ، اللحوم ، الصمغ - مقابل الحبوب والمنسوجات من الوادى إلا أن عدم وصول السكة الحديدية إليها يحرمها من فرص التصنيع . ومنذ الاستقلال بدأت كثير من وظائف أم درمان تتدفق على الخرطوم التى لن يمضى طويل حتى تكون قد تفوقت حجما كما هى وقعا .

النيل الأبيض

لا تتكاثف السكنى أو المدن بشدة حول النيل الأبيض رغم أنه خط ماء أساسى فى منطقة الدالات الداخلية ، وذلك لسببين : بشرى وهو أن القطاع الأكبر منه ظل طويلا ينقصه عامل الحماية ويتعرض لأخطار الرحل كما أنه حتى كوستى شمالا كان من إقليم الدنكا والشلوك حتى القرن ١٩ . أما السبب الآخر فطبيعى وهو أن الأبيض نهر عريض تتدرج ضفتاه ببطء شديد مما يجعل خط الماء يتفاوت مع الفيضان والتحاريق تفاوتا قد يصل إلى ميل على كل جانب ، ومن ثم يصبح توقيع المدن خطراً (١) ، وتقل عددا وحجما بشكل ملحوظ إذا ما قورنت بالأزرق وهى لا تلتزم ضفة معينة من النهر بنوع خاص .

وباستثناء القطنية التى هى أقرب إلى القرية ، فإن أول مدينة منذ أم درمان هى الدويم على الضفة اليسرى (١٢,٣٠٠) . وقد كانت الدويم

---

(1) K. M. Barbour, p.181 .

النافذة التقليدية لغرب السودان على النيل ومجمع تجارته ولكن حين تقرر مد السكة الحديدية من الأزرق إلى الأبيض وجد أن الدويم ليست أفضل موضع لإقامة كوبرى على النهر ، وإنما يتحقق هذا فى موضع إلى الجنوب من جزيرة ابا ، حيث مد الخط فنشأت مدينة جديدة بكر هى كوستى التى - بالمناسبة - تستمد اسمها من تاجر يونانى من أوائل معمرها (١) ، وبها انكمشت أهمية الدويم التاريخية وورثت دورها مضاعفا كوستى المحدثة - تماما كما أديل من بربر إلى عطبرة ومن سواكن إلى بور سودان ، وكوستى بهذا ملقى مواصلات نهرية وحديدية : عقدة السكك الحديدية بين غرب السودان وشرقه ، وميناء نهرية تمثل رأس الملاحة فى النيل الأبيض جنوبا إلى أعالى النيل . ولهذا فهى الآن أكبر مدينة على النيل الرئيسى ابتداء من المثلثة (٢٢,٧٠٠) .

وبعدها لا نجد إلا عدة حلات صغيرة مثل الجبلين والرنك على الضفة اليمنى ثم الثنائى ميلوت وكاكا ثم كودوك التى كانت تعرف بفاشودة فى القرن الماضى والتى ارتبط ذكرها بالحادثة الاستعمارية المشهورة . أما الملكال فهى المدينة الكبيرة الوحيدة فى هذا القطاع ، وهى تقع على الابيض عند ملقى السوباط على حافة منخفضة على الضفة اليمنى تعطى موضعا يكفى بالكاد للمدينة ومطارها ولكنه

(1) Id, p. 199' Hodgkin, p.137.

يحميها من الفيضان . أما موقعها فمتوسط فى مديرية أعالى النيل التى هى عاصمتها ، فتتصل بسهولة نسبية بطريق السيارات شمالا فى الفصل الجاف وبالملاحة النهرية شمالا وجنوبا فى الفصل المطير ، ولكن المدينة فى النهاية لا تزيد عن ٩٧٠٠ نسمة لأن الشلوك – وكانت عاصمتهم التاريخية – لا يتخلون بسهولة عن حياة الرعى أو يقبلون على التمدين (١) .

النيل الأزرق

إذ نترك الأبيض لا نكاد نلقى فى قلب الجزيرة إلا المنافل حتى نصل الأزرق وفيه نجد – حتى باستبعاد المثلثة – أغنى مجرى نهرى فى السودان بالمدن وأكثفها بالسكان ، ويكفى أن حول هذا العمود الفقرى قامت دولة الفونج أقوى الممالك السودانية قبل العصر الحديثه ، ورغم أن بعضا من المدن كان كبيراً فى القرن الماضى مثل سنجا والرصيرص قبل السكة الحديد وقطن الجزيرة ، فإن أغلبها بدأ من قرى صغيرة ونما مع مشروع الجزيرة وعليه . ومع ذلك فإن الرصيد المدنى هو أقل من أن يتناسب بعامة مع ثروة المشروع ، وهذا يرجع إلى صرامة نظام الشركة

(1) Id., pp.104,244.

الاقتصادية والدورة الزراعية الذى لا يترك فرصا أو إمكانيات مادية كبيرة للفلاحين (١) رغم أنه يمنع قيام إقطاع زراعى أو ملكية غيابية ، وأغلب المدن تقع على الضفة اليسرى التى يتبعها أيضا الخط الحديدى، ولكنها على الضفتين ترتبط أساسا بنطاق معين من التربة هى أراضى Kerrib وهى شريط من الصلصال يتلو شطوط النهر العالية ويعانى من التعرية التى تركته غير صالح للزراعة ، ولكنه ببعده عن مستنقعات ورطوبة النهر المباشرة من ناحية وجودة الصرف فيه من ناحية أخرى يمثل النطاق الأمثل للسكنى والمدن (٢) . كذلك يلاحظ أن المدن تقل وتتضاءل وتتباعد فى الجزء الأعلى من النهر لا لعامل طبيعى من نقص فى الماء أو غيره وإنما فقط لأننا نقترب من حدود الحبشة التى كانت تقليديا من مناطق لاضطراب وقلة الأمن .

أما عن سلسلة المدن نفسها فتبدأ بالكاملين (٤٣٠٠ نسمة) ثم الحصاحيصا (٦٦٠) التى تواجه رفاعة (٩١٠٠) ، ثم المسلمية (٣١٠٠) ، وكلها مراكز إدارية محلية ، ثم نصل إلى واد مدنى كبرى مدن الجزيرة (٥٠ ألفا) وعاصمة مديرية النيل الأزرق ويجانبها كشبه ضاحية بركات المركز الرئيسى لإدارة المشروع . وواد مدنى مدينة ملقى : عندها يصب

(1) Id., p.207.
(2) Id. pp.206,189-190.

الرهد في الأزرق ، وبعد الحاج عبد الله نصل إلى سنار (٨١٠٠) عاصمة الفونج التاريخية وعقد المواصلات الحديدية الحديثة حيث يلتقي خط الأزرق بخط الشرق والغرب . وإلى الجنوب قليلا نشأت حلة ضخمة من الغربيين Westerners الذين يعملون في الجزيرة هي مايورنو Maiurno (١٤ ألفا) ولكنها قرية أكثر منها مدينة (١) . وغير بعيد تقوم السوكي (٧٤٠٠) أما سانجا فهي من المدن القديمة الهامة والكبيرة نسبيا حاليا (٩٤٠٠) ، وليس بعدها مدينة هامة على الازرق إلا الرصيرص (٤٠٠٠) بعيدا إلى الجنوب ولكن أيضا بعيداً عن الحدود وأسفل مندفعات دمازين . وتمتاز الرصيرص بأنها الآن نهاية سكة حديد الأزرق . أما فما كاو فازوغلي وكرموك (١٦٠٠) من مدن الحدود القديمة التي لعبت دورا في تجارة الرقيق فأهميتها الآن محدودة ، وكلها مدن بيدومونتية بوضوح ، وأخيرا وقبل أن نترك الأزرق ينبغي أن نلاحظ كيف يخلو رافده الدندر والرهد من أية مدن هامة عدا المفازة على الرهد التي كانت ولا تزال متجرا للبطانة وسوقا للماشية والحبوب ومحط على الطريق إلى الشرق رغم أن الخط الحديدى قد تخطاها وأختار بدلا منها الحواتة (٤٠٠٠) إلى الشمال قليلا والتي تحولت من قرية إلى معبر للسكة الحديدية .

العطبرة

أما إلى الشرق من الرهد حتى العطبرة فالبطانة شبه الصحراوية

---

(1) P.105.

فقيرة سكانا ومدنا لعدم وجود موارد مياه دائمة ولا يذكر منها إلا أبو دليج فى الشمال وقلع النحل (٣٠٠٠) فى الوسط وهى تدين بوجودها إلى مجموعة التلال التى تقوم عليها وتستمد ماءها منها ، وكذلك إلى الشرق القضارف التي تقوم على الطرف الشمالي لحافة بازلتية هامة هى حافة القضارف التى تبرز من الكتلة الحبشية ، والمدينة تدين بقيامها إلى عدة آبار مضمونة ، وقد نمت إلى سوق هامة ومدينة قلعة وحامية وبلغت الآن ١٧,٥٠٠ نسمة وبدأت تتجاوز إمكانياتها المائية .
أما العطبرة نفسه فرغم أنه يمتاز بنفس النظام النهرى كالأزرق ، فإنه يختلف عنه تماما فى العمران ، فهو أقل الأنهار الثلاثة الكبرى هنا سكانا ومدنا . فباستثناء العطبرة على مصبه فى النيل لا نجد إلا بضع حلات قليلة متباعدة أقرب فى مجموعها إلى القرى مثل قوز رجب فى الشمال وخشم القربة فى الوسط والشوك (٢١٠٠) عند ملقى ستيت بالعطبرة بينما فى الجنوب على الحدود تماما تقترب القلابات من مجرى النهر لكن دون أن تقع عليه تماما ، ويلاحظ على هذه الحلات كيف تعبر على الترتيب عن طبيعة اللاندسكيب والموقع على طول مجرى النهر ، فقوز رجب تدل على الوسط الرملي السائد فى البطانة ، وخشم القربة هى نموذج لحلات «فم الماء boca del agua » الشهيرة على مخارج الأنهار من المرتفعات إلى السهول ، بينما تمثل القلابات نقطة من خط مدن البيدمونت على ضلوع الكتلة الحبشية .

نيل السد

خط السوباط – بحر الغزال – بحر العرب خط تقسيم ميسور من حيث المدن كما هو من حيث نواحي أخرى كثيرة في جغرافية السودان، والمثلث الجنوبي الذي ينحصر بينه وبين الحدود يمكن أن نسميه من قبيل التأكيد «نيل السد» ، رغم أن السد لا يستوعبه كله وإنما يحتل قلبه فقط . والمنطقة في مجموعها هي «أرض الأنهار (١)» ووسط اسفنجي بامتياز . وإذا كانت قلعة الحبشة المجاورة هي أعلى قصر من «قصور الماء» في افريقيا ، فإن السد أخطر «تيه من الماء» Labyrinth فيها . والحقيقة الهيدرولوجية هنا تحكم كل ما عداها من الحقائق الطبيعية والبشرية . وإذا كانت الهيدرولوجيا تؤلف شبكة معقدة كثيفة زنبقية ، فإن العمران أبعد ما يكون عن صفة الشبكية ، ويقتصر على تراب شتيت متطاير من «رحل المستنقعات» معلق أساسا وكقاعدة على الرقع «والجزر» المرتفعة نسبيا عن مستوى المستنقعات، أما الاستقرار المدني فأقل من نادر، ولا يزيد متوسطه في المديريات الثلاث التي تكون المنطقة ـ أعالي النيل، بحر الغزال، الاستوائية ـ عن ١,٥٪ من مجموع السكان «٢» وهو بعد شذوذ طارئ ، لم تلق بنوره إلا حديثا في مدن صغيرة أو قزمية متباعدة منعزلة ، أكثر سكانها ليسوا من

---

(١) محمد عوض محمد .نهر النيل . القاهرة ١٩٤٨ ص ٢٨ .

"2" barbour , P. 104

الأهالى المحليين بقدر ما هم من التجار و الموظفين والإداريين من الشمال الآن ومن الأوربيين حتى قريب. المدينة هنا باختصار نبت جديد لا يكاد يجد مكانه في هذه البيئة المائية البدائية ويوشك أن يختنق وسط نبت السد الطبيعى.

ونحن لا نستطيع أن نتكلم عن مدن بمعنى الكلمة وإنما عن براعم مدن إن لم يكن عن بذور مدن فى أغلب الحالات، فكلها لازالت «محطات» خطرة فى جبهة ريادة. ولعل أهم جانب فيها ليس وظائفها أو أحجامها ولكن مواقعها. ففى هذه الظروف الطبيعية الطاردة الصعبة يتحتم انتخاب مواقع تستفيد من المجارى المائية باعتبارها خطوط المقاومة الدنيا وشرايين المواصلات الوحيدة فى آجام بل غابات البردى. ولكن فى نفس الوقت ينبغى أن تكون مواضعها فى حمى من العنصر الطبيعى الحطم ـ الماء. ولهذا نجد أن هناك عدة خطوط محددة من المدن وأشباه المدن فى المنطقة يمكن أن نجمعها فى نمطين: حلقة مثلثة داخلية تطوق قلب السد وبطنه فتحف به دون أن تدخل إليه، وخط خارجى أطول أبعادا مركب على شكل رقم ٧ يحيط بالحلقة الداخلية من الخارج على طول الحدود.

فالحلقة الداخلية ترتبط بهوامش قلب السد من ناحية وآخر أقدام الهضبة الجنوبية من ناحية أخرى. أى أنها «موان مستنقعية» (١) تقع

(١) عبد العزيز كامل، المرجع المذكور ص ١١

على جبهة الالتحام بين الأرض الهشة الرطبة المنخفضة المغلقة وبين الأرض الصلبة الجافة العالية المكشوفة التى توازى الحدود وتمتد بطولها تحت اسم هضبة الحجر الحديدى Ironstone plateau وبهذا يمكن أن تعتمد على المجارى السفلى العريضة من شبكة الأنهار فى الاتصال بالشمال، وفي الوقت نفسه تقع بمنأى عن الجوانب السالبة فى السد. وداخل هذه الحلقة فراغ مدنى تقريبا إلا من أدوك على بحر الجبل كما لو فى «عين» السد، ولنتبع هذه الحلقة من الشمال بعد الملكال.

فثمة أتار Atar قبل مصب السوباط بقليل ثم تونجا قبل مصب الزراف على البر الشمالى بينما تتوغل فنجك جنوبا على الزراف. وبعد بحيرة نو نجد Bentiu على بحر الغزال ووانج كاى Wang kai (غابات العرب) عند اتصاله ببحر العرب، بينما تتقدم مشرع الرق إلى الداخل كثيرا لتحدد نهاية الملاحة المنتظمة حين تتعذر مواصلة الرحلة فى المجرى الأعلى إلى واو. وهى بهذا تعد ميناء خارجية out-pcrt لواو.وليس على بحر العرب ـ وقيمته الملاحية طفيفة ـ إلا حلة واحدة تذكر هى Abyei قبل اتصاله بالغزال. بينما على الغزال بعد المشرع هناك جورجيال Gorgial ثم أويل (٢٤٠٠) ثم نياملل Niamlell على اللول.

ثم تنثنى الحلق جنوبا لتمر بواو (٨ آلاف) على ملقى الواو وسويح

Sue ونهاية رحلة البواخر الموسمية والآن نهاية السكة الحديدية الجديدة التى تخترق السد لأول مرة متفرعة من خط غرب السودان، ولاشك أن هذا الخط الحديدى جاء عاملا حاسما فى مستقبل واو، ولنا أن ننتظر لها نموا غير عادى فى هذا النطاق اللا مدنى. هذا ومن واو يتجه خط المدن بانتظام نحو الجنوب الشرقى ليضم تونج (٢٠٠٠) على التونج، ثم رومبيك (٣٠٠٠) قرب نهر النعام ثم بيرول (١٩٠٠) قرب الياى، وبعدها نصل إلى بور وجونجلى وغابة شمبى، الأوليين قبل اجتماع الجبل والزراف والأخيرة عنده، واختيار جونجلى لتكون بداية مشروع قناة جونجلى لتفادى السد يحدد مباشرة طرف السد نحو الجنوب، ويمكننا أن نتم دورتنا مع الحلقة الداخلية بعد هذا بوات Waat التى تقوم منعزلة فى السهل المترامى بين السوباط والجبل على بقعة عالية نسبيا ترفعها فوق مستوى المستنقعات. ومن وات نتجه إلى أبوونج على السوباط الأدنى حيث تغلق الدائرة.

خط تقسيم المياه

أما الخط الخارجى الذى يواكب حدود السودان تقريبا على شكل ٧ مفتوحة فيمثل أساسا ضلوع هضبة الحجر الحديدى ولكن له ملحق خارجى على الحدود مباشرة. فالأول يوازى بعامة قاعدة الحلقة الداخلية، ويمتاز ببعده عن مستنقعات السد الحقيقية وبارتفاعه الذى

يلطف من مناخه نوعا وبتربته الجيدة التى تصلح للطرق البرية وبكثافته النباتية المعقولة التى تفتحه إلى حد ما للعالم الخارجى. هكذا يبدأ الخط بحفرة النحاس على أعلى بحر العرب وبجوارها غير بعيد كافيا كنجى، ثم على اللول نجد راجا Rega تليها ديم الزبير. ثم بعد رحلة طويلة نلقى أمادى على منتصف الياى. وهى تؤدى بنا مباشرة إلى القطاع الأعلى من بحر الجبل حيث تتقارب كوكبة من المدن النهرية بصورة نادرة فى الجنوب . فثمة منجلا فى الشمال تليها جنوبا لادو وغندكرو ثم جوبا والرجاف شمال شلالات بدن. ومن المهم أن نلاحظ أنه فى خلال المائة سنة الأخيرة تذبذبت العاصمة الإدارية الإستوائية كثيرا بين منجلا ولادو وغندكرو والرجاف وبوفيلة لأسباب طبيعية أو عسكرية أو سياسية، ولكن أهم أن ندرك أن كل هذه ليست إلا مواضع محلية مختلفة فى إطار موقع إقليمى واحد أساسا.

وجوبا (١٠,٦٠٠) هى العاصمة الإدارية اللاستوائية منذ الثلاثينات وتمثل رأس ملاحة بحر الجبل وتمتاز موضعا بأنها تقع على لسان ناتىء مرتفع يحميها من الفيضان والرطوبة، وموقعا بأنها ملقى الطريق النهرى الشريانى مع الشمال من كوستى بالطرق البرية الوحيدة التى تتبع أطراف هضبة الحجر الحديدى حتى أويل غربا، على أنها كميناء نهرية تقاسى من أن البواخر لا تستطيع الوصول إليها فى التحاريق

وإنما إلى منجلا فيلزم إعادة التفريغ والشحن منها إلى جوبا. وأمام جوبا مستقبل لبعض النمو، ولو أن البارى القبيلة المحيطة لا تميل كثيرا إلى الاستقرار فيها (١). وإذ نعبر بحر الجبل شرقا يستمر الخط المدنى ممثلا فى توريت (٢٣٠٠) شمال منحدرات الايماتونج ثم كابويتا شمال منحدرات الديدنجا، ويمكننا أن نتتبع الخط بعد هذا شمالا خلال بيبور بوست على ملقى البيبور والفيفينو، ثم خلال أكوبو بوست على ملقى البيبور والبارو، ثم أخيرا جمبيلا على البارو عند أقدام هضبة الحبشة إذ تلتقى بالسهل وداخل حدود أثيوبيا فعلا حيث احتفظ السودان بهذا الموقع منذ ١٩٠٢ حتى ١٩٥٧ كمحطة بوليس وجمارك (٢).

أما عن خط الحدود الملحق فهو أشد التصاقا بقمم هضبة الحجر الحديدى منه بضلوعها، ولذلك فهو فى الواقع خط تقسيم المياه الفعلى بين النيل والكونغو أو هو كما يمكن أن ننسبه بشريا خط الزاندى ولكنه لا يمثل إلا قطاعا صغير الامتداد، وبفضل الموقع التبادلى على الحدود إلى جانب المزايا الطبيعية النسبية تطور هذا الإقليم اقتصاديا فى الزراعة ثم الصناعة على أساس القطن فى مشروع الزاندى، وأصبح هناك خط طرق جيد يختطه شرقا بغرب. ولهذا نمت فيه عدة مراكز مدنية حديثة بعضها مخطط تخطيطا هندسيا وبلغ حجما يعد من أكبر

"1" Babour, pp. 262 - 3
"2" Barbour,p. 245

ما فى الجنوب باستثناء العواصم الإدارية . ثمة منها طمبورة ومويا، ولكن الأهمية كل الأهمية الآن هى للمدينتين الجديدتين يامبيو (٣٩٠٠) ونزارا (٣٠٠٠) حيث تعد الأخيرة مصنعا حديثا للغزل والنسيج. ثم تلى مريدى (٩٠٠) على أعلى الجيل Gel بينما تحتل ياى (٨٠٠) أعلى الياى. وتسلمنا الأخيرة إلى كاجوكاجى قرب بحر الجبل ثم إلى نيمولى على ثنية مشهورة عليه أمام شلالات فولا وإزاء دوفيلة خارج الحدود، وبين نيمولى وجوباتشل الشلالات الملاحة فيستعاض عنها بطريق السيارات.

محور السفانا

الثلث الأوسط من السودان هو محور السفانا الذى يمثل قطاعا من نطاق هائل عبر القارة بين السنغال والبحر الأحمر، وهو دهليز قارى على مقياس ضخم Durchgangsland يمثل خط الحركة الرئيسى فى النصف الشمالى من إفريقيا حصورا بين الصحراء والغابة، وهو أيضا نطاق السكنى الأساسى، حيث يمكن المطر الفصلى للرعى كقاعدة وللزراعة كعنصر مساعد وفى السودان لا يلزم هذا النطاق الاتجاه الشرقى الغربى الصارم بل ينحرف فى شرق السودان إلى الشمال الشرقى تحت توجيه كتلة الحبشة الجزرية. وهذا الميل يخلق فروقا ثانوية بين قطاعاته فى غرب السودان وفى شرقه، ففى غربه ينقسم أساسا إلى

نطاقين عرضيين: شبه صحراء فى الشمال ورمال «القوز» فى الجنوب. أما فى شرقه فتسوده شبه الصحراء وحدها وهكذا يبدأ قطاع السفانا فى شرق السودان جنوبا حيث ينتهى قطاعه فى غرب السودان شمالا، ومعنى هذا ابتداء أن غرب السودان أغنى بالعمران من شرقه . أما بين الشرق والغرب فإن محور السفانا يتخلل حور النيل نظريا فى نسيج متشابك تشابك السدى واللحمة، ولكن عمليا يزيغ المحور الأقوى محور النيل المحور الأضعف محور السفانا، وهكذا يتقطع النطاق إلى جناحين بلا قلب ـ أو بقلب «صناعى». وكلا الجناحين يمتاز بإطار جبلى فى أقصى الشرق فى جبال الأحمر وفى أقصي الغرب فى جبل مرة، وبقاعدة جبلية أخرى على حدود الحبشة فى الشرق وجبال النوبا فى الغرب. ولهذا كله فبينما تتعدد خطوط المدن الفرضية فى غرب السودان نجدها تقل كثيرا فى شرقه، ومن المفيد لنا من الناحية العملية أن ندرس كل قطاع على حدة.

غرب السودان

تترامى السفانا بين عرضى ١٥ ، ١٠ شمالا، أى بين عرض الخرطوم وخط بحر الغزال ـ بحر العرب. والنصف الشمالى منها ـ أو أقل قليلا ـ هو سفانا شبه صحراوية يسودها الرعى والترحل، وهى أفقر عمراناً ونادرة المدن، أما النصف الجنوبى أو يزيد قليلا فهو

السفانا الحقيقية الأغنى مطرا ونباتا والتى يختطها نطاق السكان الرئيسى وتنقطها أغلب المراكز المدنية، ولما كانت القيزان ـ أى التكوينات والكثبان الرملية ـ تغطى الجزء الأكبر من النطاق الجنوبى فهو نطاق «القوز». وسواء فى شبه الصحراء أو القوز فإن الاستقرار يتوقف على الماء الضابط الأول للعمران، وكل نقط الاستقرار وخطوط الحركة ترتبط «بالنقط الرطبة » Wet Point settlement» ولمصادر الماء أشكال أربعة هى الآبار التى تعتمد على الماء الباطنى والتى تزيد كلما اقترب المستوى من السطح ولذا تسود فى شمال ووسط القوز وخاصة فى بطون الأودية والخيران (الأخوار). ثمة بعد هذا «الحفير» أو الفولة(١) وهى الصهاريج السطحية التى تحفر لتلقى واختزان الأمطار، وهى تكثر فى جنوب القوز حيث المطر أكثر ولكن خاصة حيث يغطى السطح طبقة صلصالية غير منفذة كما فى جبال النوبا. وهناك السدود التى تقام على الأودية حيث الأرض صلبة كما فى هوامش كتلة جبل مرة، وأخيرا هناك شجرة التبلدى وهى خزان حى للماء، ولو أن قيمته كضابط للسكنى قد قلت نوعا ما أخيرا. وكقاعدة عامة كلما زادت هذه المصادر غنى وعددا زاد إمكانيات التحميل بالسكان والتركيز فى مدن (٢). ويترتب على هذا أن القوز هو الأكثف سكانا نسبيا، وبخاصة وسطه، أما شبه الصحراء وأطراف القوز الجنوبية على مشارف إقليم السدود فأفقر عمرانا، كما أن كردفان أغنى سكانا ومدنا من دار فور

"1" Hodgkin, Sudan Geog, p. 32.
"2" hodgkin , p. 34.

بصورة حاسمة، وتبلغ نسبة المدنية فيهما على الترتيب ٥ر٦٪ ، ٤٪ .

وفى داخل هذا الإطار تلعب المواصلات دورا آخر، فمنطقة القوز صعبة المواصلات للغاية ولهذا كانت الرحلة بين كردفان ودار فور شاقة مثبطة، وإذا كان هذا يفسر عزلة وانطوائية دار فور فإنه يفسر أيضا ذلك الانقطاع العمراني الواضح في نطاق السفانا بين قطبى كردفان ودار فور، وعدا هذا فإنه لما كانت المواصلات قبل العصر الحديث هى المواصلات البرية التى تعتمد على الجمل أساسا ولما كانت البيئة الشبه صحراوية هى الوسط الطبيعى لهذا الوسيط. فإن أهم طرق الحركة شرقا بغرب كانت تجنح إلى أطراف القوز الشمالية حيث يمكن لثروة القوز الاقتصادية أن تستدق دون أن تبتعد كثيرا عن بيئة الجمل المثلى، وتلك حقيقة فى ذاتها مهمة لأنها ستفسر متناقضة تركيز المدن المهمة فى الجانب الأفقر من القوز بينما فى القوز الجنوبى حيث يزداد المطر تتضاءل الأحجام بالنسبة للشمال (١). إلا أن هذا مد الخط الحديدى من الفاشر إلى نيالا حديثا ثم مده بوصلة إلى واو أخيرا ليعطينا أول خط عبر صحراوى transsaharan حقيقى فى إفريقيا، سيقلب هذه الأوضاع فى المستقبل، ويبشر جنوب القوز بتنمية اقتصادية وعمرانية مهمة.

وفى ضوء هذه الضوابط والأنماط العامة مجتمعة يمكن أن نتعرف

"1" Barbour,p. 105

على عدد من خطوط المدن نتتابع من الشمال إلي الجنوب، فأولها وحيد في نطاق شبه الصحراء ولهذا فهو من أفقر الخطوط ولا يضم أحجاما مهمة وإنما أغلبه «محطات» صحراوية. وفيه تلتئم كتم على الهوامش الشمالية الشرقية لكتلة جبل مرة كنقطة بيدمونتية بسوديرى (١٨٠٠) بأم سيالة بعدة حلات ثانوية أخرى. ثم يلى أول خط فى القوز على حواف شبه الصحراء، ليجمع بين الجنينة والقبقبية والفاشر وأم كدادة وبارة، فأما الجنينة (١٢ ألفا) فبوابة السودان الغربية ونافذته على السودان الأوسط (الفرنسى سابقا) وهى تكاد تقع على خط تقسيم التجارة بين بورسودان وبورت هاركرت في نيجيريا. أما الكبكبية فتقع في الوادى المسمى بهذا الاسم والذى يربطها بالجنينة. أما الفاشر فتضع قدما فى القوز وقدما على الجبل ـ كتلة مرة: هى ميناء صحراوية ومدينة بيدمونتية. أما موضعها نفسه فتقوم على حافتين رمليتين يفصلهما واد مزروع، والفاشر عاصمة تاريخية لملكة دار فور التى شهدت مجدا كبيرا حتى بداية العصر الحديث، ولكنها الآن تعانى من عزلتها فى موقعها الداخلى، فهى أكبر أبعد مدينة عن كل سواحل افريقيا شرقا أو شمالا أو جنوبا، وحتى قريب كانت الفاشر تلعب دور المتجر entrepôt الوسيط بين كل دار فور والعالم الخارجي فإليها تأتى كل واردات دارفور وتوزع منها وفيها تجمع كل صادراتها ومنها تشحن. والعلاقة الضرورية بينها وبين الأبيض يعاكسها ٤٠٠ ميل من رحلة «مخيفة» عبر

القوز، ولا تزيد المدينة اليوم عن ٢٦ ألفا أى تاسعة مدن السودان، وربما كانت أكبر من هذا فى الماضى، وربما لن تزيد كثيرا فى المستقبل لأن خطا حديديا أنشىء إلى الجنوب إلى نيالا سيحدث لا شك أسرا نقليا على حساب الفاشر. وككل مدن غرب السودان يكثر الغرباء فى الفاشر من «الجلابة» العرب والشوام والفزانيين، أما إذا انتقلنا إلى أم كدادة فلا نجد إلا مجرد نقطة مرحلة على الطريق، بينما تدين بارا (٤٩٠٠) بأهميتها النسبية إلى قرب مستوى الماء الباطن من السطح (٣ أمتار وأقل) فى المنطقة المحلية المجاورة التى تعرف باسم (الخيران) (١). مما يسهل حفر الآبار وتعددها، ويمكن أن نجد فى الدويم همزة الوصل بين هذا الخط وبين خط النيل الأبيض.

الخط التالى هو الخط الفقرى فى القوز وفى كل غرب السودان، وهو أقرب خطوطه إلى أن يتفق مع قوس مدن لا بلاش الشهير بين الصحراء والسفانا والاستبس فى العالم القديم. وهو يجمع بين الزالنجى والنهود وخوى والأبيض والرهد وأم روابة وتندلتى ويلتحم بالمحور النيلى عند كوستى ، فزالنجى (٢٣٠٠) على رافد لوادى عزوم تعد من مراكز غرب دار فور المهمة. وبعدها يمكن أن نضيف إلي الخط دبيس Dibbis جنوب جبل مرة وسونى Suni شرقه. ولكن رحلة طويلة تنتظرنا بين دارفور وكردفان حتى نصل إلى النهود التى تحدد بداية أهم قطاع

"1" Barbour , p. 162 . 3

اقتصادى وعمرانى فى غرب السودان، فالمحور النهود ـ الأبيض ـ أم روابة هو أغنى مناطق الهشب ـ شجرة الصمغ العربى ـ كما أنه أكثف خط سكانى فى المنطقة كلها، عدا أن سكة حديد كوستى ـ الأبيض تتبعه وتغذيه، والنهود تستمد اسمها من نتوءات قوية فى اللاندسكيب من الحجر الرملى النوبى وسط القوز، وتعد من المدن المهمة (١٦,٥٠٠)، ولكن من المحتمل أن مد الخط الحديدى إلى نيالا فى القوز الجنوبى سيؤثر عليها كما سيؤثر على الفاشر. أما خوى فتستمد أهميتها من أنها تتوسط غابة من التبلدى جعلتها غاصة بأبراج الماء الحية (١).

أما الأبيض عاصمة كردفان فكبرى مدن غرب السودان وثالثة مدن السودان عامة (٥٢ ألفا)، وترجع أهميتها موضعيا إلى كثرة موارد المياه فيها وحولها حيث أنها تقع فى منخفض ضحل تجتمع المياه الباطنية فيه، بل إن البدو والريفيين فى الجيزة يأتون المدينة فى الفصل الجاف طلبا للماء وللعشب حتى إن المدينة بدأت تشعر بالقلق من ناحية نمو السكان بالنسبة لموارد المياه ومن ناحية تعرية السفانا الخضراء المحيطة مما دعا إلى تخطيط نطاق أخضر urban perimeter حولها سمكه ٣ كم يحرم فيه الرعى ويحمى المدينة من غبار الرياح أما موقعاً فالأبيض قلب إقليم الهشاب وقطب كثافة السكان ورأس الخط الحديدى إلى كوستى ـ والآن إلى نيالا. ولهذا فهى تحتل مكانة احتكارية شديدة تسود بها كل منطقة غرب السودان بشكل طاغ، فهى بحكم أنها نهاية

"1"Barbour, p. 158.

السكة الحديد ـ أو كانت ولضرورة تغيير وسيلة النقل عندها trans-shipment تجمع كل تجارة دارفور وغرب القوز وشمال جبال النوبا. وهى أعظم سوق فى العالم لتجارة الصمغ العربى، ولذلك تصب فيها كل حركة تجميعه. ثم هى سوق مهمة للماشية تصدر منا مئات الآلاف سنويا، هى إذن مركز لتجارة منوعة: الجمال من الشمال ، الحبوب والصمغ من الشرق والغرب، القطن والماشية من الجنوب، ورغم هذا فإن امتداد الخط الحديدى أخيرا إلى نيالا قد يقلل من سيطرة الأبيض الطاغية وقد لا يكون هذا فى ذاته شيئا سيئا كما قد يبدو لأول وهلة. (١). أما بعد الأبيض فهناك الرهد (٦٧٠٠) ثم أم روابة (٧٨٠٠) وتندلتى (٧٥٠٠) وكلها مراكز متوسطة الحجم تشارك في الوقوع على خط الكثاف العظمى وخط الهشاب الرئيسى وخط السكة الحديدية الوحيد.

إلى الجنوب من الخط السابق يقع خط رابع أقل أهمية يبدأ بنيالا ويمر بدلنج ودلامى ورشاد . فأما نيالا فتحتل موقعا أشبه بموقع الفاشر عند أقدام كتلة مرة حيث تلتقى بالقوز ـ وإنما ناحية الجنوب ، وهى ثانية مدن دار فور حجما (١٢,٣٠٠) ، وقد أصبحت الآن ومنذ ١٩٥٩ نهاية الخط الحديدى الذى يبدأ من كوستى والذي يجرى أغلبه الآن فى جنوب القوز أى فى القطاع الأغنى منه مطرا وإمكانات إنتاجية ولهذا ينتظر نيالا وكل مدن الخط مستقبل جديد . أما ابتداء من دلنج فنحن

"1 'Barbour. pp. 168 - 9 Hodkgin,p.35

ندخل منطقة جبال النوبا . وفيها لا تعد المدن نبتا انبثاقيا من الداخل بل فرضا من الخارج على وسط ريفى غير مدنى بالطبع . كما أن أغلب هذه المدن لا تقوم على السهول الصلصالية بين كتل الجبال الجزرية لعدم وفرة موارد المياه الدائمة فيها ، ولكنها ترتبط بأقدام تلك الكتل خاصة الأودية التى تنحدر عليها . هكذا نجد ديلنج (٥٦٠٠) المدخل الغربى للمنطقة تقع على خور هام يصرف شمال الجبال هو خور أبو حبل الذى يسهل أيضاً اتصالها بالرهد شمالا . أما دلامى فتحتل موقعا وسطا بين ديلنج ورشاد وبين الأبيض وتالودى [١] . ورشاد نفسها (١٧٠٠) تؤدى إلى الرنك على النيل .

الخط الخامس والأخير قليل الأهمية إذ يقترب من أطراف القوز وإقليم السد . وهو يبدأ من تولوس Tulus في الغرب جنوب نيالا ويمر بالمقلد (٣٧٠٠) ثم بكادوجلى (٤٧٠٠) وهيبان ثم ينفرج جنوبا ليدور حول أقدام جبال النوبا ويضم تالودى (٢٧٠٠) التى تؤدى إلى كاكا وميلوت على النهر .

(1) Ibid., PP 173 ff.

شرق السودان

فى هذه المساحة المحدودة بالمقياس السودانى ، يقتصر القطاع الفعال على شريحة فى الجنوب بطول الحدود الأثيوبية تنتهى إلى الجبهة البحرية فى الشمال الشرقى ، والماء هنا أيضا هو الضابط المسيطر على توزيع وتوقيع المراكز المدنية . وتمتاز مديرية كسلا بنسبة مدنية من أعلى ما فى السودان : ١٥,٨ ٪ أى ضعف المعدل القومى ، والسبب هو تأثير عدد قليل من المدن الكبيرة . وتتداخل خطوط المدن هنا مع المحور النيلى بصورة أقوى مما هى الحال فى غرب السودان . وليس بالمنطقة إلا خطان مدنيان خط جنوبى من الدالات الداخلية البيدمونتية التى تنقط أقدام الهضبة الحبشية ، وخط شمالى شبه صحراوى من نقط المراحل بين النيل والبحر الأحمر .

فأما الخط الجنوبى فيمكن أن نتتبعه فى الحقيقة منذ القلابات والقضارف ولكنه يتمثل فى كسلا وأرومل وطوكر وترنكيتات . وبقدر ما يدين الخط بوجوده للسفانا كبيئة إيكولوجية يدين لخط السكة الحديدية التى غذته وبعثته فى كثير من نقطه [١] . فأما كسلا فتقع على رأس دلتا القاش ، ووظيفتها الأساسية أنها مدينة حامية على الحدود الإرترية

---
(1) Hodgkin, p.63.

المشاغبة . والذى يؤكد الوظيفة الحربية فيها وفرة موارد المياه من الجاش والموضع الحصين الذى يتمثل فى النهر وجبل كسلا المتحدر ، وهى كذلك عاصمة مديرية كسلا والسوق الرئيسية فيها بالضرورة كما أنه محطة هامة على الطريق الحديدى وكانت تخرج منها وصلة عبر الحدود إلى ارتريا مدت الآن إلى البحر مارة بأسمرة إلى مصوع . ولكنها تعانى من العواصف الرملية الهبباى حتى كانت الإدارة إلى قريب تنتقل منها صيفا إلى سنكات على تلال البحر الأحمر شمالا . والغريب أن نمو ورخاء كسلا المدينة لا يرتبط كثيرا بزراعة الدلتا ، أما السكان فخلط يجمع بين البجا المحليين والأحباش واليمنيين ... إلخ . وتبلغ كسلا الآن ٤٠,٦٠٠ بما يجعلها سادسة مدن السودان ، وهى أخيرا معقل الختمية الدينى الرئيسى .

وقد نشأت مدينة حديثة على الجانب الغربى من دلتا الجاش تمر بها السكة الحديدية أيضا هى أروما (٢٥٠٠) . وإذا كان اللاندسكيب الريفى هنا بزراعة «السواقى» والرى الدائم يشبه اللاندسكيب فى مصر الوسطى وإذا كان جبل كسلا يذكر بهضبتى النيل كما يقول باربر (١)، فيمكن أن نضيف أن موقع كل من كسلا وأروما بالنسبة لدلتا الجاش هو إلى حد ما كموقع القاهرة والاسكندرية بالنسبة للدلتا فى مصر .

---

(1) P. 224; Hodgkin, pp.63-5.

أما طوكر على دلتا خور بركة فتقع على الساحل فى شقة واسعة منه ، ولكنها مقيدة فى إمكانياتها ونموها بدلتاها الزئبقية التى تتأرجح من جانب إلى جانب كل سنة فتجعل إنتاج القطن - وبالتالى كيان المدينة - غير مضمون . والمدينة نفسها تبلغ ١٦,٨٠٠ ، ولكنها تبدو شيئاً ضئيلاً مفلطحا يعاني من زحف الكثبان الرملية ومن العواصف الرملية . وأما الموانى الثانوية المحيطة بها مثل ترنكيتات وعقيق فأكثر ضآلة ، وقد كان هناك خط حديدى بين طوكر وترنكيتات إلا أنه نزع لعدم اقتصاديته . وقبل أن نغادر خط الجنوب إلى خط الشمال ، يمكن أن نضيف بينهما خطا ثانويا للغاية يجمع ما بين أبو دليج فى شمال البطانة وقوز رجب على العطبرة ودروديب على الخط الحديدى كسلا - حيا .

أما الخط الشمالى الذى يجرى وسط شبه الصحراء فيمكن أن نتتبعه ابتداء من عطبرة إلى مسمار وحيا وسنكات وجبيت واركويت ثم سواكن وبور سودان . وإذا كانت مشكلة المياه والغذاء فى الخط الجنوبى محلولة نوعا ، فإنها هنا معقدة غالبا . وليست مسمار إلا نقطة مرحلة على الخط الحديدى ، بينما حيا وصلة هامة بين خطى كسلا وعطبرة تقع مباشرة قبل أن نرقى جبال البحر الأحمر . وعلى متن السلسلة تقع ثلاثية سنكات وجبيت واركويت . فأما سنكات المركز الإدارى لتلال البحر الأحمر فتحتل موقعا استراتيجيا هاما على أسهل

طريق من النيل إلي البحر . وموارد المياه جيدة موفورة ، والمدينة تبلغ ٥٢٠٠ نسمة . أما اركويت فكانت تنمى خلال الحرب الأخيرة كمصيف جبلى ، إلا أن ارتفاعها ليس كافيا فهو لا يزيد عن ١٠٠٠ متر ، ولهذا انقطع تيار الموظفين والمصيفين عنها بعد الحرب وسهولة السياحة الخارجية . أما جبيت فمنذ التاريخ المصرى القديم وحتى قريب كانت منجم ذهب مشهور .

أما الثنائي سواكن – بور سودان فهما ميناءا السودان الرئيسيان التى ورثت إحداهما الأخرى فى تتابع له مغزاه . فسواكن الميناء الهامة على الأحمر التى ترجع على الأقل إلى القرن العاشر الميلادى والتى وصفت بأنها منافس خطير للشبونة فى القرن ١٦ ، تحتل موضعا جزرياً يتوسط ذراعا أو خليجا من البحر يصلها عبره باليابس رصيف صناعى . وهذا الموضع الآمن الحصين – معا من قراصنة البحر وغارات البر – يشبه نوعا ما موضع ممبسة على جزيرتها . وقد كانت سواكن ملقى للتجارة ابتداء من الصين حتى البرتغال ، كما كانت ميناء الحج لا لسودان النيل بل لسودان افريقيا برمته ، أما ظهيرها التجارى فكان يترامى حتى دار فور ووادای غربا وواو جنوبا . وكانت سواكن من مدن السودان القليلة التى تفخر بتعدد الطبقات فى مبانيها على غرار «ناطحات سحاب» جنوب البحر الأحمر . وفيما عدا ذلك كانت مدينة

«مصرية روحا ومظهراً» (١) . وقد ظل خليج سواكن صالحا لأغراض الملاحة عبر الشعاب المرجانية الخطيرة التى توازى الساحل والتى تنقطع أمام مياه الوديان والأخوار العذبة العكرة التي لا تصلح لحياة المرجان . ولكن مع الملاحة المحيطية العميقة أصبحت شعاب سواكن خطرا بالغا ، كما أن ميناءها لم يعد كافيا لاستيعابها . ولهذا فمنذ بداية «الاسترداد» تقرر استبدال سواكن بميناء جديدة تخلق من البداية لتكون نافذة السودان البحرية على العالم . من هنا بدأت بور سودان فى ١٩٠٥ على خليج واسع عميق مفتوح من الشعاب المرجانية هو مرسى الشيخ برغوت إلى شمال سواكن بنحو ٤٠ ميلا . ومع مد السكة الحديدية إلى النيل - العطبرة - أخذت بور سودان تنمو بسرعة وبقوة ، وبنفس السرعة والقوة هجرت سواكن هجرا وأصبحت مدينة قائمة ولكنها بلا سكان - «مدينة أشباح» إلا من قلة من الحجاج فى موسم الحج . وكما يقول الصياد كان إنشاء بور سودان «حكما بالإعدام» على سواكن (٢) . ولم يكن يعوق بور سودان فى نموها إلا مشكلة المياه خاصة ، ولو أن الغذاء أيضا لابد أن يجلب من بعيد : اللحم من غرب السودان ، والحبوب من سهول الجزيرة ، والخضر والفاكهة من كسلا . أما الماء فكان أولا «يصنع» بالتكثيف من مياه البحر ، ولكن منذ ١٩٢٥

(١) محمد محمود الصياد . اقتصاديات السودان . القاهرة ١٩٥٧ ص ١٦١ .

(٢) المرجع السابق .

وهو يجلب بالأنابيب من خور أربعات في تلال الشمال على بعد عدة أميال مما حل أزمة الماء ومكن لبور سودان وحدها بعد السويس على الأحمر من أن تغذى السفن العابرة بالمياه . واشتد النمو . ففى ١٩٣٠ وصلت إلى ٢٠ ألفا ، وهى الآن ٤٧,٥ ألف أو خامسة مدن السودان . والوظيفة الأساسية لبور سودان أنها ميناء السودان الأولى والأخيرة للصادر والوارد فتحتكر ٨٨٪ من التجارة الخارجية . وهذا التركيز الضخم يوحى بتوجيه بحرى مخطط لأغراض سياسية ، من المحقق أنها كانت فصم العلاقة الاقتصادية داخل النيل مع مصر كما رأينا من قبل . على أن نمو بور سودان في المستقبل رهن بالتنمية الاقتصادية للسودان كله . أما مستقبلها الصناعى فضعيف : فالجفاف والحرارة لن تشجع أو تجتذب الصناعة على الأرجح ، ولا تزيد الصناعات المحلية حاليا عن تجفيف الملح للاستهلاك السودانى والتصدير إلى جانب مشروع مصفاة لخام البترول المستورد تقرر أخيراً لتغطية الاستهلاك المحلى . والمدينة تنفرد بين مدن السودان بمورفولوجيتها التى تمتاز بتعدد الطوابق ومتانة البناء ومواد البناء المرجانية والبيوت المرفوعة على قوائم والفراندات وأكشاك السطوح [1] .

---

(1) Barbour, pp. 227 et seq.; Hodgkin, pp. 142 ff.

الفصل التاسع

الشام [1]

الملامح العامة

يكرر الشام فى مورفولوجيته العامة صورة المغرب إلى حد بعيد . فكل منهما جزيرة جبلية : جزيرة بين بحر الماء وبحر الرمل ، تتألف من هضبة جبلية من النوع الذى يعرف باسم الهضاب المتغضنة . Corru-gated plateaus وعدا فارق القياس والحجم والارتفاع ، فهناك فروق أخرى تنعكس على الشبكة المدنية فى الإقليمين فثمة الأخدود الانكسارى الذى يشطر الشام بعمق لا يدانيه انخفاض هضبة الشطوط فى المغرب رغم الصرف الداخلى المشترك بين أجزاء منهما . ثم هناك الوضعية الجغرافية العامة لكل من الإقليمين التى تحكم توزيع المطر فالحياة العضوية . فاتجاه الرياح الأساسية واحد ، ولكن الامتداد العرضى للمغرب يترك الإطار الداخلى للاقليم جافافليل العمران ، بينما المحور الطولى للشام يسمح بتساقط فعمران أكبر على الحافة الداخلية ولكن ربما كان أكثر خطرا الموقع الاقتصادى : فالمغرب وإن كان منطقة

---

(١) المراجع الأساسية فى الشام هى Blanchard, Asie Occidentale, Weulersse, op. cit, Fisher, كرد على وزملاؤه .

اتصال بين المتوسط والسودان إلا أن هذه العلاقة التجارية لا تقارن البتة بموقع الشام الفذ بين المتوسط والموسميات ، بين أوربا وآسيا . فالدور التجارى هنا يكاد يجعلنا نقول إن الشام برمته مدينة تجارية واحدة ، مدينة سوق هائلة بين الشرق والغرب يوشك الريف حولها وفي تضاعيفها ألا يزيد على ضواحيها المترامية وحدائقها المتداخلة . ولهذا فالتقليد المدنى هنا قديم قدم التاريخ ، ويمكن الشام أن يعد نفسه من أقدم وأعرق أجزاء العالم بحياة المدن ، ويمكن لأكثر من مدينة فيه أن تدعى أنها «أم المدن» . ومعنى هذا أن شبكة المدن فى الشام هى نسبيا أكثف وأخطر - كما هى أقدم - منها فى المغرب . وبينما يتضاءل كثيراً وزن وأهمية خط المدن الداخلى فى المغرب بالقياس إلى الخط الساحلى ، نجد الخط الداخلى يناظر بل يناطح الخط الساحلى وقد يرجحه . تلك هى الفروق الجوهرية بين النمط الإقليمى لشبكة المدن فى الشام والمغرب . وفيما عدا هذا فالنمط يظل يتألف كما فى المغرب من عدة خطوط مدن متوازية بدرجة ملحوظة ، ومتناظرة بدرجة أكثر إثارة . فعلى محاور كثيرة فى الإقليم تترابط أكثر من سلسلة من المدن على كل الخطوط ترابطا وظيفيا وتاريخيا تحدده مواقع الفتحات الجبلية التى تتعامد على النظام الجبلى كله . والواقع أن هذه «المدن المترابطة correlated towns » تكاد تكون من «النظائر المدنية» المثالية فى

جغرافية المدن ، وتمثل بلا شك أركان الشبكة ، وبها فى الحقيقة تأخذ الشبكة نمطا تكعيبيا trellised pattern يمنحها سمترية ونظاما بسيطا . إلا أن من الملاحظ أن الشبكة التى تضيق فى الشمال «تتفلطح» فى الجنوب كثيراً مع نمط اللاندسكيب الطبيعى .

والشبكة فى مجموعها تمتاز باستمرارية فريدة خلال العصور . فإذا قامت مدينة ثم زالت الأمة التى أنشأتها فإنها تظل باقية ويندر جداً أن تهجر ، وإذا دمرها عامل طبيعي أو بشرى لم تهمل وتدرس وإنما تقفز إلى الحياة ثانية . والسبب فى هذه الاستمرارية أن مدن الشبكة قد توقعت بعوامل جغرافية قوية ربطت جذورها ربطا لا مفر منه بهذه المواقع . ففي مدن الداخل كان الضبط الجغرافى - فى صورة عامل الماء - صارما ، فالنطاق صحراوى ولا مجال لقيام مدن إلا كواحات . وكل مدن الداخل هى مدن واحات نموذجية ، ويكفى أن نتذكر أن مصدر اسم الشام قد يكون من الشامات - رقع الواحات السوداء المبعثرة التى تبدو على صفحة الرمال كالشامات على الوجه . أما مدن الوسط فتحددت بالمنخفضات المحلية والأودية . وأما مدن الساحل فقد تحررت من ضبط العامل المائى ولكن تحددت بضبط عامل آخر هو الدفاع والضرورة الحربية فمعظمها فى الدرجة الأولى ملاجىء منيعة . وإذا كانت غالبية مدن الداخل ترجع إلى عصر الآراميين ، فإن معظم مدن

الساحل من صنع الفينيقيين . ثم استكمل الرومان فالعرب ملء الشبكة بصورة عامة .

ورغم الاستمرارية العامة للشبكة ، فلم يخل تاريخها الطويل المضطرم من أخطار تهددتها بعامة أو أجزاء منها خاصة . وهذا يفسر تعدد «المدن الأشباح» فى المنطقة كالبتراء والمدن التى كانت لها دور وشهرة تاريخية كبيرة بينما لا تزيد اليوم عن آن تكون ظل نفسها قديما – مثل ثلاثية صيدا صور عكا وسط الساحل ورباعية العواصم القديمة أنطاكية وبعلبك والرملة وقيسارية . فثمة خطران رئيسيان يبرزان عبر التاريخ : التدمير نتيجة الزلازل ، والتخريب نتيجة الغزو . فأما الزلازل فلأن منطقة اللفانت عموما منطقة سيسمية . وأما الغزو فلأن المنطقة أساسا طريق وشريان عبورى حيوى بل جسر معلق بين الرافدين وما خلفهما فى الشرق من ناحية والنيل وما وراءه فى البحر المتوسط من ناحية أخرى . ورغم أن مدن الشام كله قاست من هذين العاملين عامة ، إلا أن هناك تركزاً واضحا لكل منهما فى قطاع خاص من المنطقة . فخطر الزلازل كان أشد وأقوى فى الشمال ، بينما خطر الغزو استشرى فى الجنوب . فالمدن الشمالية الآتية تهدمت مرة أو أكثر بالزلزال : اسكندرونة ، انطاكية ، اللاذقية ، جبلة ، طرطوس ، حماة ، الصالحية على الفرات ؛ بينما فى الجنوب هدم الزلزال نابلس فقط . أما

أخطار الحرب فتواترت فى الجنوب أكثر كأيام الصليبيين والمغول وفى الوقت الحالى الصهيونيين . أما فى الفترة الحديثة فالعامل السياسى هو أبرز الضوابط التى أدخلت تعديلات ثورية فى أثقال الشبكة . فقد تأثر القطاع الجنوبى من الشبكة تأثراً ثورياً سواء فى الداخل أو على الساحل : فى الداخل بعد خلق شرق الأردن ثم الأردن كدولة اصطناعية، وعلى الساحل بعد زرع إسرائيل كدولة دخيلة أشد اصطناعا فقد ضخم هذا أحجام كثير من المدن في هذه الوحدات السياسية الجديدة تضخما غير طبيعى ، وبعد أن كان للقطاع الشمالى من الشبكة كل الأهمية المدنية زادت الأثقال النسبية للقطاع الجنوبى بدرجة أو بأخرى .

وعدا هذه التوازنات المختلفة المتعاقبة داخل الشبكة ، ورغم السيادة المطلقة لخطى مدن الساحل والداخل ، فإن هذين الخطين كانا دائما أشد أجزاء الشبكة تذبذبا وتعرضا للهزات العنيفة . فهما عبر العصور أكثرها امتلاء وإخلاء ، وأشدها نموا ثم تناقصا . والسبب فى ذلك صفتهما الميناثية الأساسية - Portality موانى البحر وموانى الصحراء . فقد ضاعف هذا الموضع من حساسيتها بكل الذبابات التى تعرضت لها تجارة المنطقة أولا وجغرافيتها السياسية ثانيا يضاف الى ذلك عوامل أخرى ـ كما فى

المغرب – هى أخطار الغزوات الهامشية : القرصنة البحرية على الساحل وغزوات البدو الرعاة فى الداخل.

أما الشبكة نفسها فتتألف من ٥ خطوط مدنية تتراوح بين الدرجة الأولى والثانية والثالثة . فهناك خط الساحل يليه خط المرتفعات الغربية ثم خط الاخدود ثم خط المرتفعات الشرقية وأخيرا خط هامش الصحراء . والخط الساحلى وخط المرتفعات الشرقية هما أخطر واثقل خطوط الشبكة ، قد تأرجح التوازن بينهما تاريخيا بحسب التوجيه الجغرافى الذى ساد المنطقة من عصر إلى آخر ، فالمنطقة عامة قد تكون متوسطية أكثر منها أسيوية ولكنها تذبذبت فى توجيهها بين الداخل والساحل ما بين عصر وآخر ، والمهم أنه لوحظ أنه كلما كان التوجيه إلى الخارج كما فى ظل الفينيقية أو فى ظل قوة أجنبية كالاغريق والرومان – والصهيونية حاليا فى فلسطين – ظهرت أحجام المدن الساحلية على أحجام المدن الداخلية ، وبالعكس كلما كان التوجيه إلى الداخل إلى بلاد العرب كلما برزت أحجام المدن الداخلية كما فى أيام الأموية والحمدانية ويمكن أن نلخص هذا التناوب فى انتقال العاصمة من أنطاكية فى سوريا وقيسارية فى فلسطين أيام الرومان إلى دمشق والرملة على الترتيب أيام العرب ، وأيا ما كان فينبغى أن ندرك أن المدن الكبرى الرئيسية فى الشبكة ظهرت دائما على أطرافها وليس فى

داخلها ، ويرجع ذلك إلى فقر وسط الأقليم الجبلى من ناحية ، ومن ناحية أخرى إلى صعوبة اختراقه ، فهو ليس ممرا أو طريقا ، ليس عتبة بقدر ما هو عقبة ، بعكس الهوامش التى تبعتها دائما طرق المواصلات الرئيسية التى عرفها الإقليم ، ولن تجد مدينة كبرى فى قلب أو داخل الاقليم إلا القدس ولكن لأسباب خاصة جدا لا تكسر القاعدة الجغرافية.

وسيلاحظ أخيرا أن أهم قطاع فى الخط الداخلى هو الشمالى ، بينما هو فى القطاع الساحلى الجنوبى ، كذلك تبدى المدن الكبرى فى سوريا شذوذا توزيعيا خاصا ، فمدن سوريا الكبرى الأربع دمشق وحلب وحمص وحماه تقع كلها على المحور الداخلى من نواة المعمور السورى . ولكنها تتوزع عليه فى نمط غير عادى . فقطبا المدن فى سوريا دمشق وحلب يقعان قرب الحدود شمالا وجنوبا فى مواقع متطرفة هامشية ، بينما وسط المحور تقوم المدينتان الصغريان حمص وحماة وتفسير هذا الوضع المقلوب جغرافى وتاريخى معا ، فجغرافيا يتفق أن أكبر وأغنى واحتين فى سوريا هما الهامشيتان . أما تاريخيا فطالما كانت سوريا خاضعة للاستعمار التركى كانت حلب تحقق مركزية وتوسطا واضحا بين سوريا وتركيا ، بينما طالما كانت سوريا الطبيعية موحدة ومستقلة كانت دمشق هى القلب المركزى بلاشك ، والآن فى سوريا سياسية مبتورة لم تعد دمشق ولا حلب فى موقع مركزى بل على

الهوامش والحدود (١) . ولعل الثنائية التقليدية بين دمشق وحلب تقلل نوعا من أثر تطرف كل منهما في جسم الدولة .

خطوط الشبكة
خط الساحل

في أغلب فترات التاريخ – خاصة في فترات التوجيه البحرى – كان هذا الخط هو العمود الفقرى في الشبكة ، ربما كان كذلك اليوم لاسيما بعد تطورات المدن في فلسطين المحتلة ، والخط سلسلة متصلة من المدن من أبرز خصائص مواقعها أنها – أو على الأقل الأهم منها – يتحاشى مصاب الأنهار الصغيرة التى تقطع الساحل التى لاتصلح للملاحة ولكن تشجع الملاريا ، وعلى العكس تسعى إلى مواقع الخلجان العميقة أو الروس البارزة headlands الصخرية التى تقدم مرافئ محمية عميقة لاسيما إذا برزت كلسان من الجنوب نظرا لأن الرياح السائدة هى الجنوبية الغربية . فإذا وجدت إزاء هذه الرءوس بعض الجزر الصخرية زادت قيمة الموقع، وقد توصل الجزر باليابس ليزداد الميناء أهمية كما في بيروت طرابلس ، والساحل نفسه صخرى ضيق في الشمال واسع طميى رسوبى في الجنوب يعانى من رواسب دلتا النيل التى يحملها

---

(1) W.B. Fisher, p.410.

تيار البحر المتوسط الجنوبي . والأنهار قصيرة فى الشمال طويلة فى الجنوب ، ولهذا فإن هناك فارقا حاسما فى الوزن المدنى للشمال والجنوب، فكل الثقل يذهب إلى النصف الشمالى حيث لعبت موانيه أدوارا تاريخية حافلة ، بعكس الجنوبى الذى تغلب على موانيه صفة الاصطناعية والضرورة ، ويكفى أن أغلب علاقة مدن داخل فلسطين كانت ابتداء من سليمان وعبر التاريخ مع موانى الساحل الشمالى أكثر منها مع موانى الساحل الجنوبى المواجه المباشر (١).

وتبدأ السلسلة بالإسكندرونة على كوع خليج الاسكندرونة العظيم وإزاء فتحة جبلية هامة هى ممر أو شعب بيلان الذى يخترق سلسلة الأمانوس ويعتبر المدخل الحقيقى التاريخى من آسيا الصغرى إلى الهلال الخصيب . وهكذا تتضح أهمية موضع وموقع الاسكندرونة ويلى جنوبا على مصب العاصى ميناء السويدية الذى يشله الضحولة والإطماء ، ولهذا كانت إنطاكية فى الداخل على ثنية النهر هى المدينة المهمة التى تسيطر على الفتحة الجنوبية المهمة التى تفصل بين الابنوس والأقرع وتودى الى سهل العمق الى حلب . ولهذا فانطاكية وحلب مدينتان مترابطتان . لهذا أيضا فانطاكية تشارك الاسكندرونة فى

(1) S.A.S. Huzayyin, Les villes septentrionales de I'Orient Arabe. C. R. Vongrés . Intern. Géog. Varsovie, 1934, t. I I I, p.252, Arabia & the Far East, Cairo,1942, pp.10-11.

الموقع الاستراتيجي على رأس اللفانت كمدخل إلى الهلال الخصيب ، كما تشاركها في تاريخها الخطير ، ويكفى أن انطاكية كانت عاصمة الشام الرومانية والبيزنطية وبلغت إذا ذاك ثلاثة أرباع مليون نسمة أي أكثر من سكان دمشق وبيروت والقدس اليوم (١) ! وأخيرا تشترك الاسكندرونة وانطاكية فى الانحدار الشديد الذى أصابهما فى الفترة الحديثة ثم فى ضياعهما معا لتركيا ، وهى اليوم ليست أكثر من «مدينة نائمة فى ظل تاريخها» ومساحة انطاكية الآن ثلاثة أرباع ما كانت عليه قديما وكانت لاتزيد حتى قرن مضى عن عشرة آلاف ارتفعت فى ١٩٣٠ إلى ٣٠ ألفا ، بينما أخذت تركيا تضخم فى الاسكندرونة بدافع سياسى أكثر منه اقتصادى لأنها هامشية تماما بالنسبة لتركيا ، ينعكس الانتاج الزراعى فى الريف المحيط فى صناعة الصابون والحرير فى المدينة (٢).

وأهم حلقة فى سلسلة المدن الساحلية تقابلنا بعد هذا هى اللاذقية التى تقع على رأس ابن هانيء غير بعيد عن النهر الكبير الشمالى ، ولهذا فهى ميناء اصطناعية طميية ضحلة لم تنم إلا أخيرا للضرورة السياسية لتكون مخرج سوريا البحرى – خاصة شمال سوريا – بعد إذ سلبت الاسكندرونة فى الشمال وانفصلت بيروت فى الجنوب ، فهى

(1) W.B. Fisher, The Middle East, p.133.
(2) J. Weulersse, Antioche, un typ de cité d'Isam, C. R. Congrés Intern. Géog., varsovie, t I I I, pp.255-8.

أشبه في ذلك بجدينيا في ظل دانزج في بولندة ، وقبل هذا كانت أهميتها في غناها الزراعي لاتساع السهل الساحلي حولها كحقل فواكه وطباق كبير، وكانت لاتزيد عن ٤٠ ألف نسمة ولكنها وصلت إلى ٥٩ ألفا في ١٩٥٨ (١) ويلي بعد ذلك موان ضئيلة مثل جبلة وبانياس وطرطوس فأما جبلة فميناء صغيرة تقف النصيرية خلفها عقبة في اتصالها بالداخل أما بانياس فاستمدت أهميتها أخيرا بعد تحويل أنبوب بترول حيفا إليها فأصبحت ميناء بترول ، وتستفيد بانياس في هذا من موقعها إزاء فتحة مصياف في جبال النصيرية التي تؤدي إلى حماة ، أما طرطوس فتقع أمامها جزر أرواد وخلفها فتحة صافيتا التي تؤدي إلى حماة أيضا ، وقد اختيرت الآن لتنمي كميناء جنوبية لسوريا .

وطرابلس - التي تستمد اسم المدينة المثلثة من المستعمرات الثلاث التي أنشأها فيها أهل صور وصيدا وأرواد (٢) - هي أول محطة لبنانية في السلسلة الساحلية ، وهي تتألف من المدينة والميناء يفصلهما ٣ كم، وتقع على رأس يمثل نهاية خليج عكار وكان هذا الرأس جزيرة منفصلة اتصلت باليابس ، وليس موضع الميناء ممتازا فخلفها يصب نهر قاديشا لكن المدينة تمتاز بأنها رأس لسهل مثلثي فسيح هو سهل بقيع - عكار - طرابلس أعطاها غوطة ضخمة غنية بالزراعة والفواكة حتى سميت

---

(1) Statesmans Year Book,1961.
(2) Eddé,p.55.

«الفيحاء الصغرى» مقابلة لدمشق «الفيحاء الكبرى» . أهم من هذا الموقع : فالسهل يؤدى إلى الفتحة الجبلية الأساسية بين العلويين وجبل لبنان : فتحة طرابلس – حمص ، مما جعلها المخرج الطبيعى لجنوب سوريا ، ولهذا كانت النهاية الطبيعية لأنبوب بترول كركوك مارا بسهل بقيع – عكار تفاديا لجبال لبنان فى حالة بيروت . كمصب لبترول حمص وقطنها معا ، كان طبيعيا أن تتحول إلى صناعة النسيج وعصر بذرة القطن التى أخذت المدينة تتوسع معها . وهى الآن عاصمة الشمال فى لبنان وحتى قريب كانت ٨٠ ألفا وصلت الآن إلى علامة المائة ألف (١) ، على أنها بضواحيها تضم أكثر من ١٢٠ ألفا (٢) وخلف طرابلس فى سهل عكار – طرابلس عدة مدن صغيرة مثل تل كلخ فى سوريا وحلب وأميون فى لبنان .

وبين طرابلس وبيروت لا نجد إلا عدة موان ضئيلة كالبترول(Borys قديما) ثم جبيل ثم جونيه . وجبيل هى بيبلوس القديمة عند الإغريق وأول مدينة فى التاريخ كما ذكروا (٣) وبفضل أخشابها اشتهرت بالورق حتى استمد كتاب التوراة اسمه منها (Bidle) (١) وجونيه مشتى ساحلى جميل . أما بيروت فتقع على خليج سان چورچ (مار جرجس) الذى هو

(1) Statesman, s, Year-Book.1961.
(2) Eddé, p.55.
(3) Eddé, p.62.
(1) W. B. Fisher, p.125.

لسان جبلى ناتئ نحو الشمال بحيث يحمى من الرياح الجنوبية الغربية . وتحتل المدينة من منطقة الخليج رأس بيروت الذى كان قديما جزيرة منفصلة اتصلت باليابس بالرواسب التى جلبها نهر بيرت ولازالت آثار الشواطئ القديمة ترى فى شرق المدينة . والمدينة قديمة جدا منذ Be-rytu، ولكنها ظلت صغيرة محدودة الأهمية حتى إنها فى ١٨٢٠ كانت ٨ آلاف ! وليس السهل الساحلى حول بيروت بفسيح بدرجة خاصة . وإنما رأسمالها الحقيقى الموقع ، فهى تقع أمام أهم فتحة جبلية تتوسط أعلى سلسلة جبلية فى الشام : ممر ظهر البيدر الذى يحدد فتحة بيروت – دمشق . وما دمنا قد قلنا دمشق فقد قلنا بغداد أيضا : لأن هذا هو طريق القوافل التاريخية بين العراق والبحر المتوسط ، وعدا هذا فإن بيروت تكاد تتوسط ساحل الشام تماما ، ولهذا آلت إليها وظيفة المخرج الطبيعى الأول للشام وظهيره فى الهلال الخصيب ، وقد كانت العقبة الحقيقية فى وجه بيروت دائما تأتى من الداخل لا من الخارج : ونعنى صعوبة المواصلات فى الظهير الجبلى الحائطى ، ولكن بمجرد مقدم المواصلات الحديدية كان لابد أن تبرز بيروت إلى مرتبة أولى موانى الشام ، وهكذا كان .

وهى لم تبدأ عهدها الحديث إلا منذ ١٨٦٠ أى أن المدينة كظاهرة حديثة هى بنت القرن الأخير فقط ، ففى ١٨٨٠ كانت نحو ٧٥ ألفا ،

وحتى نهاية الحرب الأولى كانت ٩٠ ألفا ، ثم تضاعفت تماما فيما بين الحربين ، ومنذ الحرب الثانية طفرت طفرة هائلة حقا . ففى ١٩٥٢ قدرت بنحو ٢٥٠ ألفا وفى ١٩٥٦ بنحو ٤٠٠ ألف ، ولا تقل الآن عن ٦٠٠ ألف، وهي تمتاز بهجرة موسمية واسعة النطاق تأتيها من الجبل وترفع سكانها مؤقتا [١] ، وقد توسعت رقعتها إلى مجمع مدنى متشعع يصل شمالا إلى بساتين انطلياس وجنوبا إلى حدائق الشويفات ، ولاشك أن هذا الحجم يسترعي النظر فليس سواها فى لبنان مدينة مائة ألفية عدا طرابلس . أى أن درجة أولويتها فى لبنان تصل إلى ٥ أضعاف المدينة الثانية على الأقل ، ثم هى وحدها تمثل ٣٦٪ من سكان لبنان جميعا وتقديرهم ١,٤ مليون ، وقد تزيد النسبة إذا اعتبرنا «بيروت الكبرى» فتصل إلى نصف سكان لبنان [٢] .

فهى على أحسن تقدير ، وحتى لانقول إن بيروت هى لبنان ، رأس ضخم لجسم قزم . ثم سيلاحظ بعد هذا أن بيروت أكبر حجما من دمشق أو حلب رغم أن سوريا ثلاثة أمثال لبنان سكانا ، وهذا دليل على تطرف المركزية الجغرافية لبيروت . فباستثناء تل أبيب الصهيونية تعد بيروت كبرى مدن الشام وعواصمه .

---

(1) Id., p.410; said chehabe Ed- Dine, Géog. Humaine de Beyrouth, Beyrouth, 1960.
(2) Eddé, p.66.

وواضح أن القاعدة الاقتصادية التى تستمد منها بيروت مقوماتها أوسع بكثير من حدود لبنان ، فهى تعيش على الوساطة التجارية الحرة الواسعة النطاق وتعتمد على بيع الخدمات والسمسرة والتوكيلات والاستيراد والسياحة والفنادق - ولكن الترانزيت هو المفتاح . ولهذا كان «للميناء الحرة» فيها دور هام ، فهى تشغل نصف مساحة ميناء بيروت وتكتظ بالصناعات الإعدادية والخفيفة . كما تعد بيروت ثانية سوق للذهب فى العالم بعد مكاو (١) كذلك أخذت تنهض أخيرا كقاعدة حيوية للمواصلات الجوية ، وكعاصمة ثقافية مفتوحة لمختلف الجامعات تحفظ شهرتها كمركز علمي منذ بيزنطة ، وهى تتطور إلى جانب ذلك كمركز صناعى للصناعة الخفيفة الاستهلاكية كالنسيج وحفظ الأغذية ، وهى بعد ذلك لاتبعد إلا نصف ساعة عن أهم مراكز الاصطياف والمشاتى فى الجبل . لكن بعد كل هذا يظل الترانزيت هو المفتاح الاقتصادى ، وقد تأثر هذا الدور فى أكثر من اتجاه مع التطورات السياسية الحديثة ، فانفصال لبنان عن سوريا وتنمية اللاذقية سحب من بيروت تيارا اقتصاديا كان هاما ، لكن من الناحية الأخرى أتى نمو الأردن سكانا بعد ضياع فلسطين وقفل طريقها بتيار جديد من الترانزيت إلى بيرت ، ثم كانت ثورة البترول فى العراق والخليج العربى

---

(1) Hddé, P.68.

بداية تيار آخر أضخم من تجارة المرور ينصب فى بيروت ، ويصف هوسكنز بيروت فيقول :

".. a noisy, restless, modern city possessing all of the amenities and not a few of the vices which can be drawn from the west to emblllish its natural charms as a cosmopolitan center""1" .

بعد هذه القمة المدنية بيروت تهوى بشدة إلى سلسلة من المدن القزمية تشمل الدامور وصيدا ثم صور ، وهى فى ظل بيروت الطاغية أقرب إلى المدن الأشباح التى لها تاريخ هائل يتناقض مع واقعها المتواضع ، فصيدا وصور رغم دورهما التاريخى لاتزيدان اليوم عن ٣٥ ألفا ، ٢٠ ألفا على الترتيب منهم نسبة كبيرة من اللاجئين الفلسطينيين(٢) ، ورغم مرفأيهما المتازبن المهحورين لاتمثلان أكثر من موانى صيد آسنة ، وقد كانت صيدا تستمد أهميتها من فتحة صيدا - مرجعيون التى تصلها بالداخل ، ولعل هذا ما جذب أنبوب بترول السعودية إليها ، وهو الأنبوب الذى صب بعض الحياة فيها ، ورغم ضآلة هذه المدن فإنها تؤكد أهمية خط المدن الساحلى فى حياة لبنان خاصة ، فنصف السكان على الأقل يتركز على طوله حتى اقد شبه السهل الساحلى بشارع رئيسى يصل ما بين لبنان والعالم .

---

(1) Halford L Hoskins, The Middle East, N. Y.1954. p.250.

(2) Eddé, p.73.

وسع عكا ويافا يدخل الخط فلسطين (١) ، وهنا نجد أن القطاع الفلسطيني من الخط هو الذى تلقى أكبر هزة تلقتها شبكة مدن الشام في أى جزء منها فى الفترة الحديثة ، وذلك مع الاستعمار الصهيوني ، فهذا الخط يضم اليوم أكبر عدد من المدن فى فلسطين المحتلة كما يمتاز بأضخم المدن فيها ، ويبدأ الخط بعكا التى كان لها دور تاريخى كبير منذ العصر العباسى (يفسر طابعها العسكرى الوسيط) إلى أن ورثت حيفا دورها فى العصر الحديث ، والواقع أن عكا وحيفا بحكم الموقع كان لابد ان يكونا مدينتين متنافستين ، فكلاهما يقع على الخليج البحرى الصخرى العميق المحمى الوحيد فى فلسطين – خليج عكا الذى يدين بوجوده للسان ناتئ من المرتفعات الغربية هو جبل الكرمل ، فكلاهما يشترك فى الموضع الممتاز وكذلك فى الموقع ، فكلاهما يقع فى السهل الخصب الكبير الذى يقع بين كتلتى الجليل ويهودية ويتألف من سهل عكا ومرج ابن عامر ولهذا يسهل الاتصال بداخل الشام ، وقد كانت الأهمية طوال الفترة التاريخية هى لعكا لا لحيفا إلى أن تحدد المصير بإنشاء الميناء الحديثة فى حيفا حوالى ١٩٣٠ فأخذت الأهمية تتركز بتزايد فى حيفا حتى أصبحت قبل النكبة أولى موانى شرق البحر

---

(١) راجع فى مدن فلسطين إلى جانب مراجع الشام العامة السابق ذكرها.
Amiran & Shahar, op. cit.

المتوسط ينزل فيها ضعف ما ينزل فى بيروت من البضائع . ومع ذلك فقد كان يعيب حيفا دائما ويعوقها أولا تطرف موقعها من فلسطين ثم تضرس الظهير الفقير القاحل فى الجليل والسامرة ، وقد عوضت دائما بفتحة مرج ابن عامر حتى جذبت بها أنبوب بترول كركوك الجنوبى مما ممكن للصناعة فيها : معمل التكرير الضخم أولا ثم الصناعات الاستهلاكية التى تجد وقودها بسهولة ، ولهذا راحت المدينة تنمو حتى كانت ١٤٥ألفا قبل النكبة (مقابل ١٣ ألفا فى عكا!) وأخذت منبسطات خليج عكا الملارية تغطى بالمنشآت الصناعية ، وكان الاعتقاد أن حيفا ستصبح بمواهبها الجغرافية المركز الأول فى فلسطين فى التجارة الخارجية وفى الصناعة . حتى كانت إسرائيل ، وهنا أدى غلق الحدود إلى انكماش حركة حيفا فى تجارة المرور أولا ، كما أوقف بترول الأنبوب ثانيا ، ومع ذلك فقد تضخمت حيفا على الهجرة الصهيونية حتى أصبحت ميناء الدرجة الأولى الوحيدة فى إسرائيل والمدينة التى فيها يلعب الميناء الدور الرئيسى فى اقتصادها ، كما حافظت على تقليدها الصناعى فهى مركز الصناعة الثقيلة والصهر الرئيسى فى اسرائيل . وقد أخذت حيفا تزحف على القرى المجاورة وتبتلعها حتى تكونت «حيفا الكبرى » التى تضم عددا كبيرا من القرى والكفور السابقة (Kfar, Kiryat) وأوشكت أن تتصل بعكا فى الشمال ومن المحقق أنها ستبتلعها عما قريب ، ويبلغ مجمع حيفا الكبرى اليوم ربع

مليون نسمة (٢٥٤ ألفا) أى $\frac{1}{8}$ سكان إسرائيل ويشكل ثانى مجمع مدنى فى فلسطين المحتلة بعد تل أبيب - يافا .

ولم يكن على الساحل من مدن هامة بين حيفا ويافا إلا مدن قديمة فقدت أهميتها التاريخية مثل قيسارية التى كانت عاصمة فلسطين الرومانية وبلغت فى أوجها مائة ألف نسمة ولكنها اليوم أقرب إلى قرية ، وبالمثل عتليت ذات الدور الصليبى ، ولكن مع الهجرة اليهودية ظهرت هنا مدن جديدة تطورت إما عن قرى قائمة ومستعمرات مثل الخضيرة (Hadera) وبتاح تكفا (بطاح الأمل) ورحبوت وريشون لى زيون مدينة الخمور ، أو من لاشى مثل نهاريا وناثانيا †Nathaniaالتى أسست فى ١٩٢٩ وأصبحت الآن مركزا للصناعة الخفيفة خاصة قطع الماس ومثل هرتزليا ، وأغلب هذه المدن يقع شمال يافا - تل أبيب .

أما يافا - تل أبيب فتكرر - مع فروق - قصة المدينتين التى سبقت بين عكا وحيفا فثمة لم يكن فى الأصل إلا يافا التى كانت أهم موانى فلسطين - أهم حتى من عكا ، والواقع أن موضع يافا (أو تل أبيب) لايقارن مطلقا بموقع عكا (أو حيفا) الممتاز . فيافا تقوم على تل صغير على الساحل عند بروز يصلح فقط لمدينة محصنة وميناء صغيرة ، ولكن ميزة يافا هى الموقع : فهى تتوسط ساحل فلسطين تماما ، وبالذات سهل صارونة حقل الموالح الأساسى فى حياة واقتصاد فلسطين ، ثم هى تقع إزاء القدس العاصمة الداخلية ولهذا كانت تقليديا ميناء القدس

عن طريق وصلة اللد - الرملة ، وكان هذا أساس نمو يافا في مطلع القرن ، ولكن في ١٩٠٩ أسست الصهيونية تل أبيب (= تل الربيع) «كجاردن سيتى» يهودية قرب يافا ولكن خارج حدودها الإدارية لكي لاتخضع لسلطة البلدية العربية (١) ، وتدفقت عليها الهجرة حتى كانت قبل حرب فلسطين المدينة اليهودية الصرفة الوحيدة في فلسطين ، وجاء وقت كانت فيه كل يافا عربية وتل أبيب يهودية ، ولم تلبث منذ حوالى ١٩٣٠ أن صارت أكبر من يافا الأم . ثم تركزت عليها الهجرة وتكدست فيها الأجهزة الصهيونية كالهستادروت واتخذت عاصمة لإسرائيل ، ولاشك أن مزاياها التى منحتها هذا النمو هى مزايا يافا التى ورثتها عنها ، والتى تعد النواة الأولى للمجمع المدنى الضخم الذى صارت إليه تل أبيب ، فقد أخذت تل أبيب تنمو بتدفق الهجرة حتى ابتلعت كثيرا من المستعمرات والمدن المحيطة وكونت مجمعا مدنيا هو أكبر مجمع مدنى فى فلسطين المحتلة بل وفى إقليم الشام كله ، فقد بلغت تل أبيب - يافا فى ١٩٥٨ نحو ٣٨٠ ألفا ترتفع إلى ٦١٧ ألفا إذا أضيفت الضواحى المجاورة توا ، ومعنى هذا أن ٣٠٪ من كل سكان إسرائيل يتركز فى مجمع تل أبيب - يافا ، فإذا عرفنا أن حلقة كاملة من المدن تشمل هرتزليا وبتاح تكفا واللدو الرملة ورحابوت لاتبعد عن تل أبيب أكثر من ٢٠ كم وأن بعضها لايفصله عن أطرافها إلا كيلومتر

---

(1) Birot & Dreschm La Mediterranée ete, p.414 .

واحد، لوجدنا أن ٤٠٪ من سكان إسرائيل يتركز فى ٥٪ من مساحة الدولة، وهى حقيقة خطيرة من الناحية الحربية وخاصة بالنسبة للحرب الجوية والصواريخ العربية الجديدة، فإذا أضفنا أن المزايا الجغرافية الحقيقية للنواة ضئيلة حتى أن ميناء تل أبيب ميناء زوار Lighterge ولا يلعب البحر فى اقتصادها دورا هاما بل تكاد «تعطى ظهرها للبحر» أدركنا أنها نبت غير طبيعي ونمو شاذ لا يفسره إلا الحتم السياسى ولا يدين إلا كيان إسرائيل الجغرافى.

إذا تركنا تل أبيب - يافا، فإن أهم المدن فى خط الساحل هى اللد والرملة إلى الداخل قليلا، وهما يتوسطان إقليما زراعيا غنيا بالفواكه وصناعاتها، ولكن أهميتها الأساسية هى أنهما حلقة الوصل بين يافا والقدس، ومطار اللد الذى كان تقليديا من أكبر مطارات الشرق الأوسط، يؤكد هذا الدور.. ولقد كانت الرملة التى أسسها سليمان بن عبدالملك عاصمة فلسطين العربية وورثت بذلك العاصمية من قيسارية الرومان.. أما على الساحل فينبغى أن نذكر أسدود (أشدود) بين تل أبيب وعسقلان.. فنظراً لضعف تل أبيب كميناء، ولعدم وجود ميناء صالحة في جنوب فلسطين المحتلة خاصة مع مشاريع استغلال معادن النقب (= الجنوب) فقد بدأت اسرائيل فى تمهيد ميناء عميقة فى أشدود.. أما عسقلان فمدينة تاريخية قديمة، حلت محلها اليوم فى الحقيقة المجدل فقد بنيت على مقربة من أنقاض عسقلان القديمة بعيدا

عن الساحل بنحو ٥ كم، ولذا تسمى أحيانا مجدل عسقلان.. أما غزة فكانت حتى القرن الماضى من كبريات مدن فلسطين - ثانيتها بعد القدس - وذلك بموقعها كرأس لطريق قوافل وميناء حبوب.. ولكن دورها كميناء محدود لفقر مرفئها، ويفصلها عن الساحل ٣ كم من الكثبان الرملية.. والواقع أن غزة تمثل آخر رقعة خضراء فى المعمور الفلسطينى ناحية الجنوب، وقد أخذت غزة تتراجع فى مرتبتها مع بروز المدن الكبرى الحديثة، ولم تزد قبل النكبة عن ٣٥ ألفا، وبعدها تحولت غزة إلى مدينة للاجئين وتضخمت بالدف Population Parrement بشكل مصطنع يشبه فى مظهره تل أبيب ولكنه يناقضه تماما فى سببه، وآخر مدينة فلسطينية هى خان يونس التى تؤدى بخط المدن الساحلى إلى رفح التى تؤلف فى الحقيقة توأمين واحد فى فلسطين والآخر فى مصر عبر الحدود (١) وتوصلنا بذلك بشبكة المدن المصرية.

خط المرتفعات الغربية

هذا خط مدنى من الدرجة الثانية.. تقل عليه المدن عددا وتتضاءل حجما، ولكن هناك فروقا محلية هامة تقسمه الى ٣ قطاعات متمايزة تتفق مع التقسيم السياسى، فالقطاع السورى أفقرها بشريا وأفقرها مدنيا لأنه شديد الوعورة حتى أن الطرق القليلة تدور حول جباله ولا

---

(١) محمد صبحى عبد الحكيم ، سكان شبه جزيرة سيناء . المقال الثالث موسوعة سيناء بالمجلس الأعلى للعلوم . القاهرة ١٩٦٠ . ص ٦٠.

تخترقها، بينما تندر الممرات، والمدن القليلة فى القطاع هى أساس من مدن القلاع أى أن لها صفة حربية، فليس فى الأمانوس إلا مدينة بيلان على الممر التاريخى إلى حلب.. بينما الأفرع إسم على مسمى نباتيا وعمرانيا.. أما النصيرية (العلويين) فتحمل فى جنوبها مصياف وصافيتا على ممرين جبلين فتصل الأولى بين بانياس وحماه والثانية بين طرطوس وحمص.

أما القطاع اللبنانى فأغنى - لاسيما على سفوحه الغربية - بالمياه والحياة و«بالمدن المعلقة» التى تناظر «العيون المعلقة» التى تميز جبل لبنان، وهذه المدن المعلقة تتراوح بين كنتورات ٨٠٠، ١٥٠٠ متر بين «الجرود» العالية والسفوح القاحلة حيث تتركز طبقات الصخور المسامية التى تدين لها العيون المعلقة بأصولها.

ولكن هذه المدن صغيرة دائما أقرب الى القرى حجما ولكنها مدن وظيفة، وقد بدأت أصلا كمدن التجاء وحماية وأقليات، ثم تحولت حديثا الى مدن سياحة واصطياف.. وتلك هى الصفة المميزة لهذا القطاع، وأهم هذه المدن بشرى فى الشمال عند ممر صغير يربط طرابلس ببعلبك وهناك إهدن الشهيرة بغابة الأرز، ثم الحصرون وعلى السفوح حول بيروت سلسلة من المصايف الصغيرة الشهيرة أهمها عالية مدينة الاصطياف الأولى والفنادق.. ثم بحمدون وصوفر وبكفيا وصهور الشوير وبرمانا وبيت مرى.. أما فى جنوب الجبل فجزين أهم المدن

المصايف.

ولعل القطاع الفلسطيني من المرتفعات الغربية هو أهمها مدنيا لأن التضاريس هنا تعتدل فالارتفاع يقل كثيرا وتتسع السلسلة وتتفلطح الى هضبة عريضة، يكثر تقطعها بالأودية وممرات الحركة التاريخية.. ولكن المطر الكافى فى الشمال يتناقص بسرعة فى الجنوب.. ومعه تتناقص حياة المدن.. وكما أن مدن القلاع هى الصفة الأساسية فى القطاع السورى، ومدن السياحة هى الصفة الأساسية فى القطاع اللبنانى، فإن مدن الدين والحج هى الصفة الأساسية فى القطاع الفلسطينى، وهنا تتبلور صفة الاستقرار والثبات في مصاير مدن هذا القطاع بفضل موقعها الداخلي المحمى بعكس مدن القطاع الساحلى المناظر، ولعل أهم حقيقة فى مواقع هذه المدن أنها تحددت بطريق مواصلات رئيسى تاريخي يعتلى ظهر الهضبة من الشمال إلى الجنوب تنتظم المدن على طوله كالعقد النظيم فى تباعد متساو بدرجة مثيرة.. فالمدن الكبرى فيه تتباعد بفاصل قدره نحو ٤٠ كم هى على الأرجح مدى رحلة السفر فى اليوم الواحد، أما مواضع هذه المدن على الخط بالدقة فتتحدد عند تقاطع هذه الطريق التاريخية بطرق المواصلات العرضية بين الساحل ونهر الأردن.

ويبدأ الخط بصفد فى الجليل حيث لاتبعد كثيراً عن جبل الجرمق أعلى قمم فلسطين ولذلك فهى أعلى مدن فلسطين.. وكان يمكن لهذا

وللاندسكيب الغابى الجميل أن تكون مصيفا هاما إلا أن قلة موارد المياه منعت ذلك.. أما الناصرة Nazarth فأهم مدن جنوب الجليل، على مشارف مرج ابن عامر، وبذلك تتوسط الطريق الجغرافى بين حيفا والأردن، ولكن الواقع أنها ليست على الطريق المباشر وإنما تقع قريبا من تل طابور، ولهذا فالذى يفسر أهميتها التاريخية الكبيرة هى الوظيفة الدينية كمدينة من مدن المسيح، ولذلك كانت من مدن الأديرة والكنائس.. إلخ ، وإذا عبرنا مرج ابن عامر إلى السامرية وجدنا أن أغلب مدنها لايقوم على مواضع تلية للحماية وإنما فى الأودية الكثيرة التى تقطع الهضبة ولذا تمتاز كل واحدة منها بأوملاند زراعى غنى.. كذا تقوم جنين فى أودية جانبية للمرج وسط منطقة زراعية فاكهية غنية، ومثلها طولكرم فى فجوة واد من أطراف الهضبة غربا.. أما نابلس فهى المثال التقليدى: فهى كبرى مدن السامرة على أكبر أوديته العرضية وأعمقها، ظهيرها غابة مترامية من الزيتون الذى قامت عليه شهرتها فى الصابون.

أما فى هضبة يهودية فالظروف الطبيعية أقل غنى ويسرا مما فى السامرية، وتصبح مواضع الحماية ملمحا واضحا فى مدنها المحصنة التى تتقدمها القدس أضخم مدن داخل فلسطين بل داخل الشام كله، وموقع القدس كما لاحظ كثيرون هو نقطة التقاء طريق الحركة التاريخى من الشمال إلى الجنوب على طول الهضبة الوسطى بالطريق العرضى

الرئيسى ما بين يافا وأول نقطة تصلح لعبور الأردن شمال البحر الميت، أما موضعها فقد بدأت - كحلة قبلية - على قمة تل مذيع، وتلك كانت ميزة هامة فى الماضى.. ولكن ضد هذه المزايا الجغرافية المحدودة تبدو نقط ضعفها واضحة جدا، فهى تقع فى إقليم جاف غير منتج، مياهها لاتكفى إلا لحلة صغيرة وتعتمد أساسا على صهاريج المياه الصخرية كما تجلب الماء الآن من عيون بعيدة فى الشمال والغرب بالأنابيب والمضخات.. أنها باختصار قامت فى «واد غير ذى زرع».

ولهذا فليس فى الجغرافية الطبيعية ما يفسر قدمها - ٣٠٠٠ سنة وزيادة - ولا حيويتها النادرة: فقد تخربت فى حياتها ١٦ مرة كانت تقفز كل مرة من أنقاضها إلى الحياة ثانية فى استمرارية تتحدى التاريخ وإن كانت فى بعض الفترات قد حلت محلها Gibeon إلى الشمال على طريق أسهل بين الشرق والغرب.. أما هذا الذى يفسر ذلك هو العامل الدينى: فهى وحدها بين المدن الدينية مدينة كل الأديان الثلاثة، ومن ثم فهى مدينة حج عالمية وقبلة الأرض، وهى لهذا تحمل الطابع العالمى فى سكانها ومؤسساتها وزوارها، وكل حياتها تدور حول الخدمة لهذه الوظيفة: من فنادق وترفيه وصناعة الهدايا والتذكارات الدينية الخ.. وعلى هذا الأساس ظلت القدس عاصمة ألفية فلسطين وكبرى مدنها حتى بدأت الهجرة الصهيونية ترجح عليها كفة تل أبيب - يافا فى الثلاثينات، ثم حيفا فى الأربعينات.. وكانت قد بلغت ١٦٥ ألفا قبل

اسرائيل، وكان الاستيلاء على القدس من أهم أهداف الاغتصاب الصهيونى، وهى التى تفسر ذلك النتوء البارز الذى يندفع من حدود اسرائيل الحالية فى قلب يهودية، ولكن لم تستطع أن تسلب إلا نصف المدينة التى أصبحت مدينة مقسمة مشطورة: القدس القديمة فى الأردن والجديدة فى اسرائيل، والقطاع الأول ١٠٤ الاف نسمة، والثانى ١٦٠ ألفا، أى المجموع ٢٦٤ ألفاً أى ربع مليون – قدر حيفا والقدس الجديدة لم تتبرعم من المدينة الأم إلا منذ قرن واحد ولكنها الآن تتفوق مساحة وسكاناً معاً، وتهدف الصهيونية إلى أن تصل بها قريبا إلى ٢٥٠ ألفا(١)، وقد حاولت اسرائيل أن تنقل عاصمتها إليها كمناورة سياسية تستغل الجانب الدينى.. ولكنها فشلت فى هذه الحركة.. هذا ويدور فى فلك القدس المدنى عدة أقمار دينية صغرى هى بيت لحم مولد المسيح فى الجنوب ورام الله فى الشمال وبيت جالا فى الغرب.. وكلها تقع وسط الزيتون والكروم وتعمل فى صناعات الهدايا والتذكارات الدينية.

وفى جنوب يهودية، فى صحراء يهودية القاحلة Wilderness of Judeo ليس ثمة إلا الخليل (حبرون) أو خليل الرحمن، مولد ابراهيم، ولذا فهى مدينة دينية للحج أيضاً.. وهى تقوم فى بقعة غنية نسبيا من صحراء يهودية، بفضل غزارة المطر المحلى نتيجة لارتفاع حافة شفاله

"1" J.Cherniavsky "Housing & Development in New Jeru-

(شفا الله) الواقعة غرب يهودية.. ولذا فالخليل كانت دائمة مدينة زراعية، وإلى الغرب منها بيت جبرين على ضلوع شفا الله، وإلى الجنوب منهما وعلى أطراف المعمور الفلسطيني وهوامش طلائع صحراء النقب تقوم كالواحة بير السبع (بير سبأ أصلا) ولذا فهى مركز للتجارة مع البدو ورأس للمواصلات إلى مصر عن طريق السلوم فالعوجة والقصيمة إلى الاسماعيلية، وبهذا يلتحم خيط آخر من خيوط شبكة مدن الشام بأطراف شبكة المدن المصرية.

خط الإخدود

لعل هذا الخط الذى يحتل قاع الشام هو أيضا قاع الإقليم مدنيا، فالمدن فيه قليلة العدد ضئيلة الحجم غالبا شديدة التباعد فى مجموعها، وضعف العمران هنا بعامة لا يرجع إلى عدم خصوبة التربة بقدر ما يرجع إلى الهيدرولوجيا، فالصرف هنا شبه داخلى أو داخلى، والمنافع والملاريا هى أساس اللاندسكيب.. ولهذا نلاحظ أن كثيرا من مدن هذا الخط تقع بعيدا نوعا عن النهر أو المنخفض وتفضل المواقع البيدمونتية أو مواقع السفوح، وعلى العكس من الخطين السابقين تقل أهمية هذا الخط مدنيا كلما اتجهنا جنوبا.

وفى القطاع السورى لا يتحدد الإخدود بوضوح بل هو هنا أخدود كاذب falserift تنقصه الحافة الشرقية المحددة.. ولكنه أهم قطاع فى الخط مدنيا، ولا تكاد تظهر مدينة تذكر قبل حارم فى منخفض العمق أو

بالأحرى على هامشه وهى تستمد أهميتها من موقعها المتوسط بين أنطاكية وحلب.. ويلى جنوبا جسر الشغور على العاصى فى منطقة الروج وأهميتها استراتيجية أيضا كحلقة الوصل بين اللاذقية وحلب.. بل كانت منذ القدم عقدة الطرق الرومانية فى المنطقة، وعلى طول منخفض الغاب المناقعى الملارى لا نلقى مدينة حتى نصل إلى حماه على ضفتى ثنية العاصى، وهى Apame القديمة واحدى مدن أربع فى سوريا تزيد عن المائة ألف وهى بحكم موقعها من أقل مدن سوريا تأثراً بالحضارة الغربية كما أنها سوق للبادية المحيطة يسوق فيها البدو إنتاجهم الرعوى، بينما تقوم هى بصناعة المنسوجات القديمة والحديثة، وهى تعتمد على مياه النهر الغائرة برفعها بالنواعير كما تستمد مزيدا من المياه من «ساقية» حمص وينتظر حماه مستقبل كبير بعد إتمام مشروع الغاب، وفى منتصف الطريق بين حماه وحمص قرية الرستن التى انشىء عندها سد الرستن ولهذا ينتظر لها نموا مدنيا قريبا.. أما حمص فتقع على النهاية المقابلة لثنية العاصى بعيدا قليلا عن الضفة الشرقية وإلى الشمال قليلا من بحيرة القطينة، وتمتاز بأنها أوسط مدن سوريا بين البحر (سهل طرابلس) والبادية، ولهذا كانت عقدة مواصلات حديدية هامة إلى جانب أنها مركز مدنى فعال لحقل القطن الغنى المحيط ومن ثم مركز صناعى نسيجى هام عدا أنها سوق للبادية المجاورة.. وقد زادت أهمية حمص منذ مد أنبوب كركوك إلى طرابلس

خلالها وقيام صناعة تكرير البترول بها، ثم منذ تم «مشروع الساقية» من بحيرة قطينة وعلى أساس توفر الخامات الزراعية من المشروع والوقود من المعمل بدأت نهضة صناعة فى السكر والحبوب والنسيج.. ولهذا فإن حمص ثالثة مدن سوريا وتصل إلى ١٣٢ ألفاً.

ويتحدد الأخدود بشدة فى القطاع اللبنانى بين سلسلتى لبنان ولبنان الداخلية باسم البقاع ويبدأ الخط المدنى هنا بالهرمل يليها بعلبك (= إله السهل) التى تعد أعلى مدن الأخدود حيث تقع على خط تقسيم المياه بين العاصى والليطانى، وأهميتها الأولى أثرية فهى هليوبوليس الرومانية ومن ثم مركز سياحى هام أشهر ما يكون بالاثار الرومانية، كما أن حولها بعض الزراعات، ولكن هذا كله لايمنحها حجما اكثر من نحو ١٥ ألفاً.. وفى منتصف الأخدود اللبنانى يقوم التوأم زحلة ورياق الذى يستمد أهميته من موقعه الحاسم على الممر الرئيسى بين بيروت ودمشق الذى يمتد من ممر ظهر البيدر فى جبل لبنان وسهل الزبدانى فى جبال لبنان الداخلية، وزحلة هى كبرى مدن البقاع (٣٥ ألفا) وشهرتها السياحية الترفيهية على الضلوع الشرقية لصنين معروفة، هذا عدا أنها مدينة زراعية.. أما رياق فهى وصلة السكك الحديدية السورية اللبنانية، وغير بعيد إلى الجنوب تقع شطورة عقدة المواصلات الهامة ومركز الاصطياف الشهير.. وفى جنوب البقاع على سفوح حرمون تقع راشيا وحاصبيا، بينما على ثنية الليطانى تقوم مرجعيون كبرى مدن

جنوب لبنان الداخلية.

ومع الغور الفلسطيني يبدأ أضعف قطاع في الخط حيث تزداد التربة ملوحة ومستنقعات وملاريا، فتبدأ بلدة المطلة على الحدود، ثم طبرية على البحيرة من الغرب وهي لانخفاضها مشتى نشط مشهور بالحمامات المعدنية، كما تعتبر ميناء صيد وسكانها نحو ١٢ ألفاً، بينما سمخ على مخرج النهر من البحيرة كما تقع فيق على الضفة السورية، وعند التقاء وادي الأردن بمرج ابن عامر في غور أو سهل بيسان الخصيب تقوم بيسان المدينة الزراعية القديمة التي تتوسط حقل محاصيل دافئة ككل مدن الغور.. ولا يحد من نموها إلا المناقع الملارية المحيطة وشدة الحرارة صيفاً.. فلا تزيد عن ٥ آلاف.. وهناك أخيراً أريحا Jericho التي تقوم كنقطة مرحلة عند أول نقطة تصلح لعبور الغور شمال البحر الميت ما بين يافا والقدس وعمان، وهي تقع تحت مستوى سطح البحر وتعتبر أوطأ مدن فلسطين (عكس صفد) بل وأوطأ مدن الشام، ولهذا فأنها هي المشتى الأول (بينما صفد المصيف الأول) كما تشتهر بالموالح والبواكير.. وفيما عدا أريحا فإن حوض البحر الميت برمته نطاق ميت بشريا ومدنيا كما هو ميت بيولوجيا.. فليس ثمة مدينة واحدة على طول الغور منذ بيسان حتى العقبة – أيلة (أيلات) على رأس خليج العقبة.. وهنا يمكننا مرة ثالثة أن نعتبر أن خط واحات أقدام هضبة التيه في سيناء ابتداء من الكنتيلا والثمد ونخل حتى السويس بمثابة الحلقة الواهية التي تصل خط مدن الأخدود الشامي بشبكة المدن المصرية من ناحية، كما أن هنا تبدأ شبكة المدن الشامية تتصل بشبكة

الجزيرة العربية من الناحية الأخرى.

خط المرتفعات الشرقية

المرتفعات الشرقية أكثر سلاسل النظام الشامي تعقيدا، فهى فى الشمال أقرب إلى الهضبة المقطعة غير محددة المعالم بصرامة، بينما فى الوسط والجنوب تتعقد بسلاسل وامتدادات تخرج منها شرقا. ومع ذلك فخطوط المدن تظل تتبع خطوط اللاندسكيب بدرجة أو بأخرى. ونظرا لارتفاعها بعد انخفاض الأخدود تعود الأمطار غزيرة مرة أخرى بحيث يزداد تكاثف الحياة البشرية والاقتصادية ولهذا نجد خطا رئيسيا من المدن يناظر الخط الساحلى لاسيما فى قطاعه الأوسط.

ويبدأ الخط شمالا براجو على سفوح كرد داغ على الممر الوحيد فى هذه السلسلة بين حلب وأضنه. وثمة كذلك عفرين على نهر عفرين إلى الشرق من كرد داغ والذى يصب فى منخفض العمق. ويمكن أن نضمن الخط عنيتاب Gazianter التركية حاليا. وإلى الشرق من نهر عفرين وعلى جبل سمعان تقع كلس وإن كانت تابعة لتركيا ثم إعزاز التى كانت دائما قلعة تخوم حربية هى التى وقعت بقربها موقعة مرج دابق وأهم مدينة بعد هذا هى إدلب فى الفتحة ما بين جبل باريشا فى الشمال والزاوية فى الجنوب وتعد الممر الرئيسى بين اللازقية وحلب عن طريق جسر الشغور وسهل الروج. وهى تتوسط حقلا زراعيا كبيرا من فواكه البحر المتوسط والحبوب والقطن - لكن الزيتون والقطن هما الأساس - وتبلغ أكثر من

٣١ ألفا. وإلى الجنوب من إدلب وعلى سطح كتلة جبل الزاوية تقوم معرة النعمان (آرا القديمة) وهى مدينة آثار فى الصف الأول وزراعة فى المحل الثانى، وتبلغ ١٥ ألفا. وينحرف خط المدن بعد هذا مارا بالحمدانية ليصل إلى السليمية جنوب شرق حماه وعلى أطراف الهضبة. وهى مدينة قديمة وواحة قطن ومركز الاسماعيلية فى سوريا. وتبلغ أكثر من ٢٠ ألفا.

وتتحول الحواف الهضبية إلى جبال حقيقية بعد مسافة كبيرة حين نصل إلى جبال لبنان الداخلية، وفيها تندر المدن على السلسلة نفسها إلا فى الممرات والانخفاضات المحدودة فيها التى أهمها ممر سر غايا الذى يقابل ممر ظهر البيدر فى جبل لبنان الساحلى ويفصل بين سلسلة لبنان الداخلية وحرمون (الشيخ) بواسطة نهر بردى. وفى هذا الانخفاض تظهر عدة مدن مصايف مثل الزبدانى وبلودان. على أن هذه المدن الجبلية لاتقاس بنظيرتها فى جبل لبنان الغربى عددا أو أهمية ولكن الواقع أن خط مدن المرتفعات الشرقية هنا يلتصق بأقدام السلسلة أكثر منه بظهرها. والسبب أن ظاهرة العيون المعلقة التى تخلقها جيولوجية جبل لبنان الغربى تختفى هنا وتتحول الهيدرولوجيا إلى نهيرات قصيرة تنتهى الى واحات بيدمونتية متفاوتة الأهمية تقوم عليها مدن بيدمونتية مثل النبك فى الشمال وجيرود والقطيفة فى الوسط وقطنه وبانياس والقنيطرة (١٠ آلاف) فى الجنوب حيث يتمم الخط مدينة عزرا ودرعا، ولكن لاشك أن دمشق هى النمط الأمثل.

فدمشق واحة بيدمونتية كونها نهر بردى الذى نشطت تعريته للمرتفعات الشرقية حتى فصل شمالها عن جنوبها حرمون وبفضل رواسبه الضخمة خلق أكبر واحة في الشام – أكبر «شامة» على خد الصحراء السورية: غوطة بردى: غوطة دمشق الفيحاء. فقد وفرت هذه الغوطة القاعدة الأرضية لمدينة ضخمة خالدة، تمتاز بالقدم والاستمرارية وتفخر بأنها أقدم عاصمة فى العالم دون انقطاع. فبفضل الغوطة توفرت لها كفايتها من مياه الرى والمواد الخام المحلية كالحرير والقطن والصوف والحديد والخشب. والواقع أن دمشق القديمة والحديثة تدين بكثير لانتاجيتها الزراعية التى ترتكز على الاستغلال الكثيف للغوطة. ولذا كانت دائما كسوق للتبادل بين البدو والزراع أهم حتى من حلب. ورغم موقعها فى الغوطة فإن دمشق أعلى المدن السورية الكبرى ارتفاعا (٦٩٠ مترا).

ولكن دمشق لاتستمد أهميتها من مزايا الموضع فقط. فقد دخلت التاريخ أساسا عن طريق الموقع. فهى ركن الزاوية والعقدة الرئيسية فى أهم محورين للحركة التاريخية والتجارية فى إقليم الشام وهما المحور الطولى البيدمونتى على طول أقدام المرتفعات الشرقية ابتداء من آسيا الصغرى حتى الجزيرة العربية إلى اليمن. والمحور العرض الممرى الذى يتوسط الشام موقعا ويحتل أخطر فتحة جبلية موضعا وهو فتحة بيروت

– دمشق التى تسهل الاتصال بالساحل والداخل عن طريق ممر جبلى هو ظهر البيدر – سرغايا . ومن هنا كانت ميناء صحراوية هامة منذ وقت مبكر، وكانت بحق بوابة صحراء الشام وصحراء العرب. وبوابة بغداد بوجه خاص. وهى فى هذا كله كانت مدينة القوافل المثالية. ومن ثم كانت التجارة عنصرا محوريا فى نشأتها وازدهارها بنفس درجة الصناعة والزراعة. وقد شجع اتصالها السهل بالبحر نموها كمركز سياحى أكثر احتكاكا بالغرب، وهى فى هذا تختلف عن حلب.

أما من حيث الموقع السياسى فبعد أن كانت أيام العثمانيين تحتل موقعا هامشيا على حافة الامبراطورية بعكس حلب، انعكس الموقف بعد الاستقلال عن تركيا فأصبحت دمشق أقل تطرفا من حلب. اما اقتصاديا فتعتبر دمشق سوق سوريا الوسطى الداخلية لجميع المنتجات الزراعية، كما أنها مركز صناعى هام لمصانع الأسمنت والنسيج والمحفوظات والدباغة والزجاج والخزفيات، كما تشتهر بصناعات خاصة ترتبط بالوظيفة السياحية الهامة كالبر وكار والحفر والتصديف إلخ.. وربع الصادرات السورية تقريبا تخرج من دمشق.

وطبيعى بعد أن تكون دمشق من مدن العرب الكبرى. ففى أغلب العصور كانت المدينة الأولى فى الشام، بل إنها – كالقاهرة فى مصر – كثيرا ماتسمى فى العرف الدارج بالشام رمزا لمدى ثقلها وخطرها فى الإقليم. وحتى قريب جدا كانت دمشق أقل سكانا من حلب نتيجة لأثر

الجغرافيا السياسية. على أن هذه الظاهرة ليست قديمة كما قد يظن، فالأرقام المتوفرة عن أواخر القرن الماضى تعطى الأولوية لدمشق. وها هى ذى الآن تعود اليها فى السنين الأخيرة. على أنه من الناحية الأخرى لم تعد المدينة الأولى فى الشام ليس فقط لتضخم بيروت الحديث ولكن أيضا منذ أن تورمت تل أبيب بالهجرة الصهيونية إلى درجة مرضية.

والقطاع الأردنى من المرتفعات الشرقية يمتاز بأنه أكثر ارتفاعا من نظيره من المرتفعات الغربية فى فلسطين. وكانت لهذه الحقيقة نتيجة وقيمة بشرية كبرى. فقد عاد المطر هنا إلى الزيادة فانتشرت القرى والمدن لاسيما فى الكتلة الشمالية جبال عجلون التى تعد أخصب أجزاء سلسلة شرق الأردن وتضم أكبر مجموعة من القرى فيه، وأهم حقيقة مدنية هنا بوجه عام هى وجود خطين مدنيين واضحين جدا ومتقاربين جدا، الأول يرتقى سطح المرتفعات والثانى يتشبث بأقدامها. وكلا الخطان بحكم الموقع من مدن التخوم وقلاع الحدود، ولهذا فكلها حصون قديمة تاريخية وبجميعها آثار رومانية كثيرة. ويبدأ الخط الأول بإربد قرب الحدود السورية وهى مركز زراعى، ومثلها عجلون التى تليها جنوبا. ثم جرش التى تفضلهما بوفرة موارد المياه وكثرة الزراعة كما كانت ذات أهمية كبرى أيام الرومان JERASA كما تدل الآثار الرومانية المثيرة فيها . وهذه المدن الثلاث هى أهم مدن منطقة عجلون التى تنحصر بين وادى اليرموك والزرقا وبعدها ندخل كتلة البلقاء أو

السلط التي تقع بين الزرقا ووادى الموجب. وتمتاز مدنها بأنها مسيحية في الغالب. فالسلط في غرب عمان مركز لزراعة الكروم وتصنيعها. وهي من المدن الكبرى في الأردن تبلغ ٢٥ ألفا ثلاثة أرباعهم من المسيحيين. ويلى جنوبا مأدبا إزاء أريحا وهي كالسلط مدينة مسيحية أساسا. أما الكرك فهي المدينة الوحيدة في كتلة الكرك أو مؤاب التى تنحصر بين وادى الموجب والحسا. وتحتل موضعا استراتيجيا حصينا هو هضبة تحف بها الأودية. ولهذا اختارها المؤابيون قديما لتكون عاصمتهم وتكثر بها القلاع والأبراج. أما وظيفياً فهي سوق صحراوية للبدو تبلغ ١٢ ألفا. ويستمر الخط بعد ذلك بمدينتى الطفيلة إلى الجنوب الشرقى من البحر الميت والشوبك،. وهما مدينتان جبليتان حقا وتعملان كمدن أسواق للبادية. وينتهي الخط جنوبا بمدينة حفرية هي البتراء أى المدينة الصخرية (= سلع = الرقيم) وكان لها دور تاريخى خطير كمركز أساسى من مراكز طرق القوافل وتجارة المرور عبر الهلال الخصيب وبين الشام والعرب ولذا تعرف «بتدمر الجنوب»، كما كانت عاصمة النبط، وهي تقع في وادى موسى منحوتة بيوتها في الصخر - من هنا الاسم - ولكنها اليوم من المدن الأشباح المهجورة تماما إلا من السياح. هذا هو خط سطوح المرتفعات.

أما الخط الثاني في الأردن فهو خط مدن أقدام المرتفعات. وقد يمكن أن نعدها أيضا من مدن هوامش الصحراء، ويؤكد وحدتها

الموقعية أن خط سكة الحديد يجمعها فى سلسلة واحدة. والخط يبدأ فى الشمال بالمفرق قرب الحدود السورية وهى عقدة مواصلات مهمة كوصلة لطريق السيارات بين دمشق وبغداد أى أنه حلقة الوصل بين عمان وكل من دمشق وبغداد. وهناك بعد ذلك الزرقا وهى بمثابة ضاحية شركسية لعمان. وعدا عمان نفسها فليس ثمة إلا مدن واحات متطوحة فى أقصى الجنوب هى معان المدينة القديمة التى كانت سوقا للرقيق والتى تمثل اليوم نهاية خط حديد الحجاز والمركز الادارى للجنوب وسوقا للبادية. ثم أخيرا المدورة على الحدود السعودية وهى بقلعتها الشهيرة ليست أكثر من محطة حدود حربية.

أما عمان فمدينة قديمة جدا بالتاريخ ولكنها حديثة جدا بالعمران. فكانت عاصمة العمونيين باسم رباب عمون، وصارت عند البطالسة فيلادلفيا ثم احتلها السلوقيون فالأنباط، والآثار الرومانية فيما توضح خطورة البعد التاريخى فيها. ولكنها تدهورت بعد ذلك إلى حلة تافهة حتى كانت الحرب العالمية الأولى حين استوطنها المهاجرون الشراكسة ثم تجار دمشق ونابلس فأخذت تنمو حتى كانت كعاصمة لإمارة شرق الأردن تبلغ ٢٥ ألفا. ولكنها نمت بعد ذلك كثيرا خاصة منذ نكبة فلسطين حين تضاعفت باللاجئين حتى أصبحت الآن كمدينة شيطانية. فتقدر فى ١٩٥٩ بنحو ٢٤٥ ألفا أى أنها تضاعفت عشرة الأمثال فى نحو ٤٠ عاما. ومعنى هذا أنها رغم قدمها التاريخى هى - أكثر من

بيروت – بنت القرن العشرين بكل معنى الكلمة. وليس مثلها مدينة ولا عاصمة فى الشام فى حداثتها وفى معدل نموها باستبعاد تل أبيب الدخيلة. والواقع أن تضخمها يرجع إلى حد كبير كما هو الحال فى بيروت – إلى إفراط السكان الريفيين Rural Averpop وهى بذلك تعادل القدس بقسميها سكانا، كما أنها بذلك تضم ١٥,٣٪ من سكان الأردن البالغين ١,٦ مليون. وهذا التورم العاصمى الذى يعد نمطا شائعا فى العالم العربى لايفسره هنا إلا العامل السياسى أساسا. وقد خلق النمو الانفجارى مشاكل الاسكان والتموين الملحة. ونواة المدينة تحتل بطن واد مستطيل بينما زحف النمو الحديث على التلال المحيطة. ووظيفيا لاتمتاز المدينة إلا بوظائف العواصم التقليدية بما فيها صناعات العواصم. ويتحدث هوسكنز عن التناقض الكبير بين العاصمة والريف .

"To an even grealer extent in Lebanon, the utter Contrast between Life in the barren hills and that in thriving Amman, embacing one - sixth of the total population ..."

ويرى فيه جذور مشاكل التنمية والتخطيط فى الأردن كله (١).

خط هوامش الصحراء

قد يود البعض أن يضم هذا الخط مدن المرتفعات الشرقية أو أن تضم أجزاء من هذا الأخير اليه. والواقع ان بينهما قدرا من تداخل.

"1" The Middle East, p.25.

ومع ذلك فسنحدد هذا الخط بغلبة الصفة الصحراوية عليه حتى ولو شارك في صفة المرتفعات. وبهذا يصبح الخط أشد خطوط المدن الشامية انفصالا وبعدا عن كتلة المعمور. كما يصبح أقصرها حيث يكاد يقتصر على سوريا كما يعد أكثرها تقاطعا. وهو يتألف من بضعة من واحات متباعدة متفاوتة في الأهمية. وهو يبدأ في الشمال «بأرخبيل» من الواحات ينتثر بين كتلة «المعمورة» في الغرب والفرات في الشرق مرتكزا حول حلب. فثمة منبج قرب النهر (هييروبوليس قديما) وهي اليوم مدينة صغيرة. اما الباب على نهر الذهب فأكبر كثيرا (٢٢ ألفا). وإلى الشمال من حلب وعلى نهرها تقع المسلمية. أما حلب نفسها فتحتل غوطة أصغر وأفقر من غوطة دمشق – هي غوطة قويق. وهي تمدها بالمياه والخامات اللازمة لكن موقعها ربما كان الأهم. فهي تقع عند ملتقى أربعة أقاليم جغرافية مختلفة. فشمالا آسيا الصغرى الجبلية بفتحة بوابة قيليقيا. وشرقا هناك الأودية العليا للفرات والدجلة. وجنوبا ثمة واحات حماة وحمص ودمشق ولبنان بموانيه البحرية، وأخيرا هناك في الجنوب الشرقي استبس صحراء الشام الرعوي والهلال الخصيب وخلفه العراق وإيران. وبالتالي فإن حلب تعمل سوقا مشتركة لكل هذه الأطراف توزيعا وتجميعا. فهي سوق هامة للصوف والماشية والجلود من الاستبس والحبوب والفواكه من الواحات. والمصنوعات من الموانى والمدن الداخلية، والخشب والفحم النباتي والمعادن من آسيا الصغرى.

ويترتب على هذا أن الصناعة فيها تجد كل أركانها وعناصرها . فكانت تقليديا أكبر مركز صناعي في سوريا، ولقد تطورت الصناعة فيها أكثر وأكثر في الفترة الأخيرة كتعويض عن تقهقر التجارة نسبيا، وأهم هذه الصناعات هي النسيج والغزل والخيوط القصبية والكحوليات والصابون والأحذية.

وعدا مزايا الموقع الاقليمية، فقد كان لحلب موقع خطير على المستوى العبوري البعيد المدى. فبفضل موقعها على رأس الشام عند أضيق عنق بينه وبين العراق، أي حيث يقترب البلدان أكثر مايقتربان، سيطرت حلب على كثير من التجارة القارية عبر اللفانت، وكان لها في ذلك الأفضلية على طريقي دمشق في الوسط والبتراء في الجنوب. ففي أيام القوافل لم يكن ثمة منافس لحلب. ومنذ السكة الحديدية وهي أهم عقدة حديدية في الشام تتفرع منها عدة خطوط في كل الاتجاهات. ولكن سلخ لواء الاسكندرونة عنها حديثا حرمها من منفذها ورأسها الطبيعي وأصبحت جسما بلا رأس تقريبا. كما أن تحويل الاتراك لمياه قويق سلبها كثيرا من مائيتها، وقد أثر هذا نوعا في نشاطها التجاري فحاولت أن تعوض عنه بمزيد من النشاط الصناعي.

كذلك من الوجهة السياسية كانت ثانية مدن الامبراطورية العثمانية منذ انحدار بغداد العباسية. وامتازت بمركزية نادرة بين نواة الدولة في الأناضول وبين إقليم الشام. ولكن في الإطار السياسي الجديد، ثم

أكثر منه مع ضياع الاسكندرونة، اشتد تطرف حلب فى الدولة. ومع ذلك فهى فى كل معنى عاصمة الشمال أو القطب الشمالى الذى يضارع القطب الجنوبى فى دمشق. على أن حلب تختلف حضاريا عن دمشق فى أنها لاتزال من أقل أجزاء الشام تأثرا بأوربا. والدور السياحى فيها محدود. كما أنها جغرافيا أبرد وأمطر من دمشق. واذا كانت حلب قد تفوقت سكانا لفترة ما، فقد انتهت تلك الأولوية، كما أن عناصر السكان فيها أكثر تنوعا وأقل اندماجا منها فى دمشق، وهذا أصدق مايكون عن العناصر الأرمينية والتركية.

ويعد حلب تسود الصحراء حتى نصل الى تدمر (بالميرا الرومانية) وهى واحة تتوسط بادية الشام وتمثل نقطة المرحلة الوحيدة بين سوريا والعراق، بين دمشق وبغداد. ومن هنا جاءت أهميتها الاستراتيجية ودورها التاريخى القديم. وقد احتكرت تجارة المرور بين الشرق والغرب طويلا حتى كانت مركزا حضاريا ممتازا خاصة أيام الزباء (زنوبيا). وهى الآن عقدة المواصلات الرئيسية فى بادية الشام ويمر بها أنبوب بترول كركوك. وهناك بعد هذا جنوبا بغرب القريتين وهى أقرب الى مدن الصحراء منها إلى مدن أقدام المرتفعات. ثم يلى كوكبة جبل العرب (جبل الدروز) – الذى يقوم كجزيرة جبلية فى وسط الصحراء – وهى شهباء والسويداء وبصرى وصلخد، وكلها مدن ذات أصول قديمة وبلغت أوجها فى الفترة الرومانية ولهذا تكثر بها آثارهم جدا. ولكنها مدن

قزمية حاليا. فأما شهبا (فيلبوبوليس الرومانية) فعلى سفوح الجبل الشمالية ولاتزيد اليوم عن ألفي نسمة. أما السويداء (ديونيزس قديما) فعلى السفوح الغربية وتبلغ ٦ آلاف. أما بصرى فلا تزيد عن شهبا حجما ولكنها أيام الرومان كانت عاصمة سوريا الجنوبية كلها ولهذا فإن آثارها المترامية مثيرة حقا. أما صلخد (سلكا التوراة) فعلى السفوح الجنوبية وتشبه بصرى وشهبا حجما. ويمكننا أخيرا أن ننهي خط مدن هوامش الصحراء بمحطة صغيرة هي قصر الأزرق في شرق الأردن.

الفصل العاشر

العراق [1]

هيكل مدني بسيط في مجموعه، يتبع بدقة توزيع السكان العام نمطا وضوابط. إلا أن صورة العراق لاتخلو من ملامح لا نقول شاذة ولكن غير عادية، فالدلتا تبدأ من بعيد جدا، من قبل «خاصرة» النهرين – بالتحديد ـ منذ بلد جنوب سامرا في الدجلة والرمادى في الفرات، ومع ذلك فليس ثمة دلتا بالمعنى «الإغريقى» للدلتا: فبعد أن ينفرج الرافدان – دون أن يلتحما – ويبدآن شكل الدال يعودان فيتقاربان حتى ينتهيا إلى مصب خليجى (استوارى) هو شط العرب. وأهم من هذا انه رغم اتساع رقعة السهل الفيضى والدلتا من ناحية ووفرة الحصيلة المائية للرافدين من الناحية الأخرى. فإن السكنى الحقيقية مركزة بشدة على جانبيهما بسمك محدود: فى الشمال فى «الجزيرة» لشدة عمق المجرى بالنسبة لمستوى السهل الهضبى. حيث يبدو كالخندق الغائر. وفى الجنوب فى «السواد» القديم لفرط ضحولة المجرى بالنسبة لمستوى السهل الرسوبى حتى يتحول الى المناقع والأهوار الشهيرة. وهكذا

(١) المرجع الأساسى فى العراق جاسم الخلف ـ محاضرات فى جغرافية العراق القاهرة ١٩٥٩.

يصبح كل من النهرين كعقد منظوم من الحلات والمدن التى تتجاذب على طوله كما تتجاذب برادة الحديد على قضيب مغناطيسى. ولاتقتصر جاذبية النهر على العامل الهيدرولوجى.، وإنما كذلك على عامل النقل، فالنهر هنا طريق متحرك، منذ فجر التاريخ وشارع رئيسى تحاول كل مدينة أن تطل عليه ففى الحالين تصبح كل المدن مدن ضفاف فإن شذت حالات وظهرت مابين Interfluves الضفاف فهى غالبا ظاهرة «نقطية» مرتبطة بجزر الجبال فى الجزيرة مثل تلعفر ويلدسنجار، بينما هى فى الجنوب تمثل مواقع ضفاف «حفرية» هجرها النهر فى تغيرات مجراه التاريخية العديدة هنا مثل كربلاء والنجف، وفى النتيجة تصبح أرض مابين النهرين أقرب إلى اللامعمور منها إلى المعمور، ويصبح من الأصح أن نتكلم عن بلاد النهرين Duopotamia أكثر من بلاد مابين النهرين mesopotamia . والواقع أن نمط السكنى والعمران عامة والمدن بخاصة فى العراق أقرب إلى حد ما فى هيكله الى زوجين متجاورين من صعيد مصر منه إلى واد ودلتا. ونظرا لشدة تقاربهما عند الخاصرة فإن الخطين يكاد يبدوان كمحورين متقاطعين على شكل حرف × ويلاحظ أن مدن الضفاف قد تقع مرة على الضفة اليمنى ومرة على الضفة اليسرى بلا تحيز واضح وإنما بمنطق الموضع. فليست الضفتان دائما على مستوى واحد من الارتفاع فى كل نقطة وهنا تفضل المدينة - خاصة فى حالة دجلة الأكثر تعرضا لخطر الفيضان - أن تتوقع على الضفة الأعلى محليا سواء يمنى أو يسرى.

لكن هذا النمط إنما ينصـرف الى صلب الرافـدين وحـده حـيث الضـابط الطبيعي الأول هو الهيدرولوجيا، أما في هضبة آشور الجبلية المرتفعـة إلى الشرق من الدجلة فالضـابط الاسـاسى هو التضـاريس. فاسـاس الحيـاة هنا ليس النهر ولكنه المطر، والزراعة مطرية لا زراعة رى. ولهذا فإن نمط العمران ليس خطيا محليا ولكنه غطائى عالمى - وإن كان أخف بكثير مما فى نطاق الرافدين، ولذا فهنا تتحرر المدن من ضبط الماء كماء ولكنها مع ذلك ترتبط بالأودية ككنتور . ومن ثم تظل فى صورة خطوط واضحة وإن كانت حباتها متباعدة. وكل من هذه الخطوط يرتبط بسلسلة من الأحـواض الزراعية المعلقة أو المغلقـة الصـغيرة من ناحية، وبجبهة التحام بين أقاليم انتاجية مختلفة انتاج السهل والجبل ومن ناحية أخرى، وبخطوط المقاومة الدنيا فى الحركة من ناحية ثالثة. ولهذا ارتبط كل منها بطريق التجارة التاريخى الكبير القديم بين ايران وتركيا كما ارتبط أحدهما بثروة اقدام الجبال الالتوائية الحديثة البترول.

المحصلة النهائية إذن أربعة خطوط مدنية محددة : خطان نهريان خط الفرات ، وخط الدجلة وخطان جبليان خط أقدام الهضبة وخط سقف الجبال .

وعلينا الآن أن نقـارن بين شـبكة المدن أولا فى كل من الشـمـال والجنوب من العراق وثانيا بين خطوط المدن المختلفـة. فـأولا من حيث

الشمال والجنوب. نجد أن السهل الرسوبي الفيضي في الجنوب الذى يغطي أولوية بغداد والكوت والحلة وكربلاء والديوانية والعمارة والناصرية والبصرة والرمادى وديالى ينتظم حوالى ٦٩٪ من سكان العراق ويضم وحده ١٩ مدينة من ٣١ اعتبرتها الاحصاءات الرسمية المدن الكبرى فى العراق.، أو بمعنى آخر هو يضم ٦٦٪ من مدن العراق الكبرى. هذا مع ملاحظة انه يحتكر أكبر المدن العراقية حجما. كذلك وجد أن هذا السهل يضم ٢٧ مدينة من ٣٤ فى العراق تزيد كل منها عن ١٠ آلاف. ٢٣ مدينة من ٣٥ تتراوح كل منها بين ٥ - ١٠ آلاف، ٩١ حلة من ١٤٤ تزيد كل منها عن ألف نسمة. هذا بينما الشمال الذى يغطى ألوية الجبال والهضبة الموصل واربيل والسليمانية وكركوك ويمثل مساحة تساوى مساحة الجنوب بالتحديد السابق لايضم الا القلة الباقية من المدن الكبرى والصغرى (١).

أما عن الاوزان النسبية لكل خط من خطوط المدن الأربعة فى العراق نستطيع ان نقيمها بالاشارة الى توزيع المدن الكبيرة من فئة +٢٠ ألفا. وهى وحدها تمثل ٧٥٪ من كل من مدن العراق.، فأما خطا النهرين فهما بالطبع خطا القاعدة، ولكن لاشك ان خط الدجلة هو العمود الفقرى فى الشبكة رغم انه من ١٧ مدينة + ٢٠ ألفا مجموعها ١,٧٨٩,٦٠٠ فى ١٩٥٧ فى العراق لم يكن يقع عليه إلا ٤ مدن، بينما

(١) جاسم الخلف ص ٤٠٣ ـ ٤٠٧.

اختص الفرات بثمانية. ولكن العبرة بالحجم لا العدد. فمدن الدجلة الاربع تضم ١,١٤٤,٢٠٠ نسمة أو ٦٣,٣٪ من مجموع سكان المدن الحقيقية فى العراق، مقابل ٣٥١,٤٠٠ أو ١٩,٥٪ للفرات. وصحيح أن الدجلة أطول فى حدود العراق من الفرات. ولكن النتيجة لا تتغير اذا اضفنا سكان المدن الكبيرة على الفرات فى سوريا (كدير الزور ٧٤ ألفا) لا ، ولاهى تتغير إذا اضفنا لكل من النهرين مدن روافده فى آشور وفى الجزيرة على الترتيب. والخلاصة أن الفرات وان تميز بتعدد المدن المتوسطة الحجم، فإن الدجلة - رغم انه أكثر تعرضا لأخطار الفيضان الجامح - يحتكر الاحجام الضخام ويكفى انه يملك المدينتين الأوليين في العراق بغداد والموصل. واذا كانت المدينة الثالثة البصرة مشتركة بين الاثنين فإن الرابعة كركوك تقع أيضا على رافد للدجلة. وعموما فإن الخطين النهريين يحتكران معا ١٢ مدينة من مدن العراق السبعة عشر فئة + ٢٠ ألفا أو ٨٢,٨٪ من مجموغ سكان تلك المدن. أما خط البيدمونت فمن الدرجة الثانية فعليه مدينتان من فئة العشرين ألفا. إلا ان إحداهما هي رابعة مدن العراق حاليا كركوك مدينة البترول - مما أعطى الخط ٨,٧٪ من مجموع سكان مدن العراق + ٢٠ ألفا. وخط سقف الجبال من الدرجة الثالثة على الأكثر فلا يملك الا مدينة واحدة من هذا الحجم.

وثمة فروق أخرى بين النهرين. فهناك أولا الناظر العكسى فى

الاهمية المدنية بين قطاعى كل من النهرين. فالفرات الأعلى الغائر شبه الصحراوى أقل مدنا من الفرات الأدنى، والعكس فى الدجلة. الدجلة الأعلى أكثر وأخطر مدنا من الدجلة الأسفل المتعرج الكثير المستنقعات والنتيجة أن الفرات الأعلى أقل وزنا فى شبكة المدن من الدجلة الأعلى بينما الدجلة الأدنى أقل أهمية من الفرات الأدنى. ولعل مسار الشبكة الحديدية العراقية يلخص بايجاز هذه القيم المدنية المتغايرة لقطاعات النهرين. فهى تتبع الفرات من البصرة حتى بغداد ثم تلزم الدجلة من بغداد حتى الموصل، وأخيرا فإن الدجلة كنهر جبلى يمتاز كثير من مدنه بأنها أسواق للتبادل بين السهل والجبل، بينما الفرات كنهر صحراوى تمتاز أغلب مدنه بأنها مدن أسواق للبدو.

وأخيرا وقبل أن نمضى فى تتبع كل خط على حدة ينبغى أن نشير الى أن أغلب هذه الخطوط تستمر خارج حدود العالم العربى الشكلية فى تركيا. فخط ا ـلة تتممه ديار بكر (آمد) وخط الفرات تتممه ملطية. بينما خط أقدام الجبال الذى يقع إلى الشرق منهما فى العراق ينثنى غربيا قاطعا عبر خطى النهرين وتابعا أقدام هضبة الاناضول التى يحددها بوضوح خط السكة الحديدية الشهير حتى ساحل البحر المتوسط فى رأس اللفانت، ليحمل سلسلة من المدن يتوقع كل منها فى حوض مغلق صغير، وكانت لها دائما صفتان: جبهة التحام اقليمين طبيعيين متباينين فى الانتاج - الجبال والسهول - وبالتالى منطقة

تبادل تجارى. ثم هى من ناحية أخرى منطقة تخوم حدية Marchland بين الشرق والغرب وبين قوميتين العربية والتركية. ولهذا كان لها دائما صفة استراتيجية حاسمة وكانت مسرحا فيصلا تحددت فيه معارك تاريخية كبرى: بين روما والبارثيين - بين روما وفارس - بين بيزنطة والخلافة. والنتيجة أن هذا الخط كان سلسلة من «مدن الثغور» أو «العواصم» كما كانت تسمى رغم أنها ليست بثغور موانى ولا عواصم سياسة وإنما مدن حربية وقلاع حدود الى جانب وظيفتها التجارية. من هذه المدن نصيبين (نزيب) وماردين وحران وأورفا (الرها - إذاسا) Edessa وعينتاب Jaziantep ومرعش . ومما يلاحظ ان بعض هذه المدن أصبح اليوم من المدن المزدوجة التوائم على جانبى الحدود الحالية: فالقامشلى السورية تقابل نصيبين التركية توا، ورأس العين لها مقابل تركى Resulayn ومعنى هذا كله أن اقليم المدينة العربية ينتظم هنا كل حوض النهرين تاريخيا. وأن هذه السلسلة من المدن السلبية هى الجسر الذى يربط المدينة العربية فى الشام بالمدينة العربية فى العراق.

وأخيرا إذا نظرنا الى شبكة مدن العراق بصفة عامة فلن نخطىء التعرف - أولا - على بعض ملامح وظيفية خاصة سائدة فى كل قطاع منها. ففى الشمال خاصة تسود مدن القلاع والثغور بينما فى الوسط تكثر مدن البلاط والقصور ثم فى الجنوب تتبلور ظاهرة مدن الحج والقبور. كذلك لن نخطىء فى مجال المدن الكبرى تلك الظاهرة التوازنية النادرة التى تتميز بها المدن الثلاث الأولى. فمن حيث الموقع والحجم،

تبدو ثلاثتها كميزان دقيق حساس. مركز ثقله الواثق الوثيق يتوسط البلد في بغداد، بينما كفتاه الموصل والبصرة على أطراف الجانبين يتعادلان بدرجة ملحوظة. إن توزيع الاثقال الكبرى هذا لايمكن الا أن يذكرنا بالنمط النقيض في سوريا حيث المدينتان الكبريان (دمشق وحلب) هامشيتان بينما المركز الأوسط لايملك الا مدينتين متوسطتين نسبيا (حمص وحماه). ولعل هذا الفارق وحده يلخص في ايجاز بليغ الفارق بين طبيعة المعمور العراقي والسوري، فالأول غطائي وفرشة عامة متدرجة، وبين الثاني رقعي واحي لا يخضع للتدرج بل للصدفة الطبيعية.

خط الفرات

في قطاعه السوري تتباعد المدن على هذا الخط كثيرا ومعظمها صغير الحجم، ولكن الأهم أن نموها هنا حديث للغاية بدافع تعمير الجزيرة بعد الحرب الكبرى الأولى ولو أن أصول المدن قديمة. ونبدأ على الحدود السورية بجرابلس (قرقميش) قديما [١] حتى نقابل مسكنة على «كوع» النهر . بينما تقع الرقة عند ملقى البلخ ، وغير بعيد على الضفة اليمنى تقوم أطلال الرصافة المدينة القديمة ويمضي النهر نحو ١٥٠ كم قبل أن نصل الى مدينة أخرى - دير الزور (٧٤ ألفا) عاصمة الجزيرة

"1" Dubertret & Weulersse, Monuel de Geog. Syrie liban et proche - or ient Beyruth, 1940, p. 112.

السورية وكبرى مدن الأسواق فى بادية السهوب الصحراوية فتتعامل فى منتجات المراعى من لبن وسمن وجلود وصوف. كما تمثل عقدة مواصلات هامة بين الجزيرة والشامية (بادية الشام) وبين سوريا والعراق. وهى سادسة مدن سوريا وثانية مدينة على الفرات بعد النجف فى العراق. وبعد دير الزور يستقبل النهر رافده الخابور عند البصيرة وغير بعيد من الميادين. ولكن أهميته هى فيما يحمل من مدن تنقط الجزيرة: رأس العين والقامشلى والحسكة. فأما القامشلى فمدينة حديثة تماما انشئت بعد الحرب الأولى بعد ضياع نصيبين وكبديل ونظير لها. والمدينة تقع على نهر جغجغ رافد الخابور حيث يتقاطع مع خط الحدود السياسية وخط السكة الحديدية وأقدام هضبة الاناضول. وقد نجحت المدينة كثيرا ونمت إلى ٣٠ ألفا. أما الحسكة (١٣ ألفا) فمدينة مقرن تتوسط الجزيرة وتتحكم فى جذر منطقة لسان الدجلة المعروفة بمنقار البطة Bec de canard .

وإذا عدنا الى مجرى الفرات فعلى جانبى الحدود السورية - العراقية تتقارب أبو كمال والقائم وكلاهما مدينة «كوبرى» وبالمثل بعد قليل عانة التى يضيق عندها النهر ويختنق فتصلح مدينة كبارى والواقع أن أغلب هذه المدن القليلة على الفرات لأعلى تتحدد بالمواضع الصالحة لعبور النهر العميق الغائر (١) ثم تلى الحديثة التى تقع قريبا من نهاية

S.A.S. Huzayyin , les villes septemtrionales de L" orient Arabe , C.R cong , Intern . Geag. Varsovie, I I I P.251.

وادى حوران والتى أصبحت مفرق أنابيب البترول غربا بموازاة طريق قوافل تدمر وجنوبا بغرب بموازاة وادى حوران حتى الرطبة. ثم هناك هيت التى تمثل رأس الدلتا القديمة (١) والتى تعد من أقدم مدن العراق وتكثر حولها المياه المعدنية وتسربات القار. وبعدها يتحدد موقع مدينة الرمادى بنقطة الالتقاء بين تكوينات ارضية مختلفة. فهنا يبدأ السهل الفيضى الرسوبى للفرات وننتقل من المجرى الخانقى الى نهر فسيح متسع. والفلوجة (٢٠ ألفا) بعد أن تمثل أقرب نقطة للفرات من الدجلة، فهى «مدينة خاصرة» وتناظر بغداد عرضا وموقعا - مع الفارق الحجمى الهائل! ولهذا تقع على طريق بغداد - دمشق ومع مدينة المسيب تتكرر ظاهرة مدن المقرن كما تكثر المدن الكبيرة الحجم نوعا والمدن التاريخية الهامة والدينية المقدسة. فالمسيب تقع على نقطة تفرع النهر الى فرعيه شط الحلة فى الشرق وشط الهندية فى الغرب. وعلى الأول تقع مدينة الحلة ويقربها أطلال بابل القديمة وهى من أكبر مدن الفرات فى العراق (٥٤ ألفا) بعد أن جدد سد الهندية شبابها. ويليها مدينة الهاشمية وأخيرا الديوانية (٣٣ ألفا) كما تقع عفك؛ على فرع ثانوى منه. أما شط الهندية فتقع عليه مدن الهندية (طويريج) والكوفة وأبو صخير وأخيرا الشنافية عند ملقاة بأحد فروعه. وموقع الكوفة الآن هو إرث الماضى العسكرى للفتح العربى. فقد اختيرت كقاعدة حربية

"1" I bid .

على حافة الصحراء مصدر الغزو وعلى نهاية واد صحراوى يمتد تجاه الجزيرة العربية هو وادى الخور. ولكنها الآن مدينة آسنة لاتزيد عن مصيف للنجف.

وإلى الغرب قليلا من شط الهندية وعلى بحيرات مقتطعة تتصل به بجداول أو أنابيب للشرب والرى تقوم مدينتا الشيعة المقدستان «مكة الشيعة ومدينتها» كربلاء فى الشمال والنجف فى الجنوب – العتبات المقدسة – كمدن قبور وأضرحة Shrine Cites – الحسين والعباس فى كربلاء وعلى فى النجف – تحولت الى مدن حج ومزار. وسنلاحظ فيهما أولا موقع هوامش الصحراء الذى يفسر مناخهما القائظ الذى خلق سكنى الكهوف– «السراديب» وثانيا انها تمثل كوكبة متلاصقة متألقة من المدن الهامة التى ترث فى مواقعها كوكبة أخرى من المدن القديمة مثل الأنبار والحيرة والحلة. ولايفسر هذا التركيز قديما أو حديثا إلا ان هنا اول شقة هامة من النهر تتحرر من منافع وأهوار الجنوب حيث كانت طرق القوافل الصحراوية الآتية من الجنوب تنثنى نحوها شمالا لتتفادى المناقع (١) . ولكن الحجم يلفت النظر أيضا. فالوظيفة الدينية هنا قد نمت هاتين المدينتين نموا كبيرا، فالنجف ٨٩ ألفا وكربلاء ٦١ ألفا. وبهذا تكون النجف خامسة مدن العراق وكبرى مدن الفرات.

"1" Huzayyin, Ibid, Araba & the far est, cairo, 1942 P.11.

هذا عدا تيار الحج الذى يصب بين مايصب اكثر من ١٠ آلاف ايرانى كل سنة. بل إن كثيرا من الايرانيين يقيمون هنا اقامة دائمة حتى وصفت المدينتان بأنهما شبه اسافين ايرانية فى محيط عراقي. فالسكان العابرون هنا Pop. Flottonte لاتقل أهمية عن السكان المقيمين Resi-dent pop كذلك يمكن ان نقول انه الى جانب كل من المدينتين المقدستين «مدينة موتى» قد تزيد عن مدينة الأحياء حجما وسكانا فالآلاف من المؤمنين يوصون بأن يدفنوا فيهما او يأتون فى نهاية العمر ليموتوا فيهما! وعدا الوظيفة الدينية الطاغية فلكربلاء صناعة نسيج وخزف وصياغة المعادن الكريمة وإذا عدنا اخيرا للفرات فسنجد الماوة قرب ملقى شطى الحلة والهندية. تليها الناصرية المدينة الحديثة التى تتوسط رقعة خصبة وتمثل بحكم موقعها قرب نهاية شط الغراف عقدة مواصلات هامة بين مدن الفرات والدجلة. وآخر مدن الفرات هى سوق الشيوخ على رأس هور الحمار. ومجموعة هذه المدن الأخيرة تمثل ايضا شقة من النهر تحررت من الأهوار وتقع إلى الجنوب منها بمثل ما أن مجموعة النجف - كربلاء تقع إلى الشمال منها (١) .

خط الدجلة

الدجلة الأعلى قطاع يتلقى روافد، بينما الدجلة الأسفل قطاع يرسل فروعا. ولما كان النهر مهد الفيضانات الجامحة الفجائية، فإن ملاقى

"1" HU Zayyin , Ipid .

الروافد العليا أشد تعرضا للخطر ولهذا تتحاشاها المدن بوضوح. فسواء على ملقى الزاب الأكبر أو الأصغر أو الشط العظيم أو ديالى – بغداد ليست على ملقى الديالى كما يظن وانما شماله بمسافة – لن تجد مدينة ما. وانما بعيدا عنه وغالبا فى اتجاه المنبع اى قبل – لابعد – نقطة احتشاد الماء المتدفق وعلى العكس فى نقط تفرع الدجلة الأدنى التى تعد صمامات أمن تفرق تدفق الفيضان تقوم المدن بلا حرج. تلك قاعدة عامة لابد أن نذكرها قبل أن نتتبع خط مدن النهر.

يبدأ الخط فى الشمال بمدينتى الحدود جزيرة ابن عمر السورية وفيشخابور العراقية. وبعد قليل يمر بعين زالة التى بدأت تنمو مع استثمار الزيت قريبها. وخارج النهر فى بادية الجزيرة تقع غير بعيد تلعفر (تل أعفر) ثم إلى الغرب منها بمسافة بلد سنجار. والمدينتان من مدن مابين الضفاف التى ترتبط بالأمطار المحلية خاصة فى بلد سنجار التى تقع على السفوح الجانبية لجبل سنجار. وتصل تلعفر الى ٢٥,٥ ألف. واذا عدنا الى الوادى مباشرة فسنجد الموصل. عاصمة الشمال. والموصل تقع على الضفة اليمنى – الأعلى هنا – للنهر لتتحاشى خطر الفيضان. ولكن اهمية الموصل إنما هى فى موقعها. ودليل هذه الاهمية انها قد ورثت فيه نيذوى عاصمة أشور القديمة التى تحتل الموضع المقابل على الضفة اليسرى. اى أننا هنا ازاء موقع جغرافى خالد.

والسبب انه ملقى أربعة اقاليم جغرافية متفارقة. سهل آشور الزراعي الكثيف السكان. جبال كردستان الرعوية، استبس الجزيرة الزراعي الرعوي، وأخيرا مرتفعات سنجار الرعوية الزراعية، وهي لهذا عقدة مواصلات كبرى على الخط الحديدي الى سوريا وتركيا . أما اقليمها المباشر فزراعي خصيب غني بالفواكه والزهور بفضل مناخها الجبلي الشمالي حتى سميت «أم الربيعين» وشهرتها في الزهور تذكر بكيزانليك في بلغاريا . اما صناعيا فقد اندثرت صناعة الموسلين القديمة وحل محل النسيج دباغة وصناعة الجلود نظرا للموقع الرعوي. اما سكانا فقد بلغت في تعداد ١٩٥٧ نحو ١٨٠ ألفا وهي بذلك ثانية مدن العراق. ونظرا للموقع الجامع فإن التركيب الجنسي مختلط.. فإلى جانب الأغلبية العربية اقليات هامة كردية ويهودية ويزيدي ونصارى بل أنها عاصمة الكلدان النصارى.

وبعد الموصل وحتى بغداد لن نجد الا مجموعة من المدن الصغيرة. فازاء ملقى الزاب الأكبر ولكن الى الغرب من النهر في الجزيرة مجموعة من المدن الصغرى قصب وجوان ونجمة ورمانة والقيارة التي تمتاز جميعا برواسب بترولية لكن من نوع ثقيل الكثافة النوعية مما جمد استثمارها . فاذا امكن استغلالها فإن المستقبل لهذه المدن. وعلى الدجلة قبل الزاب الأصغر مدينة شرقاط، (آشور القديمة) بينما ليس على ملقى الزاب الأصغر نفسه اى مدينة. وبعد الملقى بمسافة تقع الفتحة التي يدل اسمها على مغزاها الجيومورفولوجي. فهي تقع على الفتحة المائية Wa-ter gap التي يخترقها النهر بين سلسلتي جبال حمرين ومكحول. وقد تأكدت اهميتها البشرية كممر تاريخي منذ بترول كركوك. ففيها يمر الأنبوب في طريقه الى الحديثة على الفرات. وازاء الفتحة على الضفة

اليمنى للنهر مدينة اخرى هى بيجي التى اصبحت محطة دفع للبترول، ثم يلى جنوبا تكريت ثم سامرا وكلاهما من العواصم التاريخية التى ظهرت مع ظهور النفوذ التركى في الدولة العباسية فكانت سامرا مدينة بلاط Court City فخمة بينما تكريت بقلعتها المشهورة كانت مدينة قشلاق للجند الاتراك بعد أن ضاقت بهم بغداد. ولكن المدينتين الآن متواضعتان ولو أن لسامرا وظيفتها الدينية كمدينة أضرحة (الهادى والعسكرى) ثم نصل الى بلد جنوب سامرا وشمال مصب العظيم ولموقعها مغزاه الجيومورفولوجي اذ عندها ينتقل الدجلة من مجراه الأعلى ليدخل دلتاه او سهله الفيضى الرسوبى فهى فى هذا قرين الرمادى على الفرات. وعلى ديالى قبل أن يصب فى الدجلة مدينة بعقوبة.

أما بغداد فتقع على الدجلة نفسه قبل مصب الديالة بعدة كيلومترات تفاديا لمضاعفة خطر الفيضان. ولكن المهم فى بغداد هو موقعها اولا وقبل كل شيء هذا الذى توضحه الجغرافيا ويؤكده التاريخ. فموقعها لا منافس له فى العراق . لانها تحتل القلب الهندسى والعمرانى للدولة معا . فهى أولا تتوسط بين الشمال والجنوب تماما فى قطاع من الوادى اقرب الى الاستبس الشمالى الصلب منه الى الطين الهش جنوبا . وهذا جعلها ابتداء فى أفضل منطقة للعبور بين البحر المتوسط وايران (١) ثم هى تتوسط العراق (١) من الشرق الى الغرب بفضل وقوعها على

"1" J.H.G. Lebon, "Site & Modern Development of Baghdad" . Bull. Soc . Geog. Egypte, t. . XXIX , 1956, pp. 8 - 9 , W.b. Fisher, Middle East, p.367

«خاصرة» الرافدين. وموقع الخاصرة هذا وهبها الحماية الطبيعية قديما ومكنها من استعمال مياه النهرين معا حديثا. هو بمعنى آخر يجعلها بؤرة العراق ويمنحها عقدية نادرة هيدرولوجيا ونقليا. ولكن مركزية وتوسط بغداد تمتد أيضا الى الغطاء البشرى «فخريطة سكان العراق - كما يقول ليبون - توضح أن بغداد الآن تقوم فى وسط أهم تجمع مدنى فى القطر. كشمس وسط أقمارها (١) وهى تقع فى مركز الثقل الديموغرافى بين أهم كتلتين سكانيتين فى العراق: فى الشمال الشرقى كتلة آشور المتوسطة الكثافة لكن الكبيرة المساحة، وفى الجنوب كتلة الدلتا السواد القديم الأقل مساحة ولكن الأكبر كثافة. فالكتلة الأولى التى تشمل ٥ ألوية هى الموصل واربل وكركوك والسليمانية وديال تضم (١٩٥٧) نحو ٢ مليون نسمة، بينما تضم الكتلة الثانية فى ٧ ألوية هى الحلة وكربلاء والكوت والعمارة والديوانية والناصرية والبصرة نحو ٢،٦ مليون. وهكذا تقوم بغداد بين كفتين متكافئتين تقريبا لتحفظ التوازن العمرانى بينهما. وهى بعد تتوسط العراق دينيا وسياسيا: فهى تحتل موقعا حساسا يحفظ التوازن الدقيق بين الشيعة فى الجنوب والسنيين فى الشمال - ونكاد نضيف أيضا بين الأقلية الكردية فى الشمال الشرقى والأغلبية العربية فى الجنوب.

بغداد إذن موقع حتمى بالجغرافيا، وكذلك ولذلك خالد بالتاريخ فلبغداد وراء تاريخى ألفى يسبقه مدينة ابوجعفر المنصور، وهى وريثة

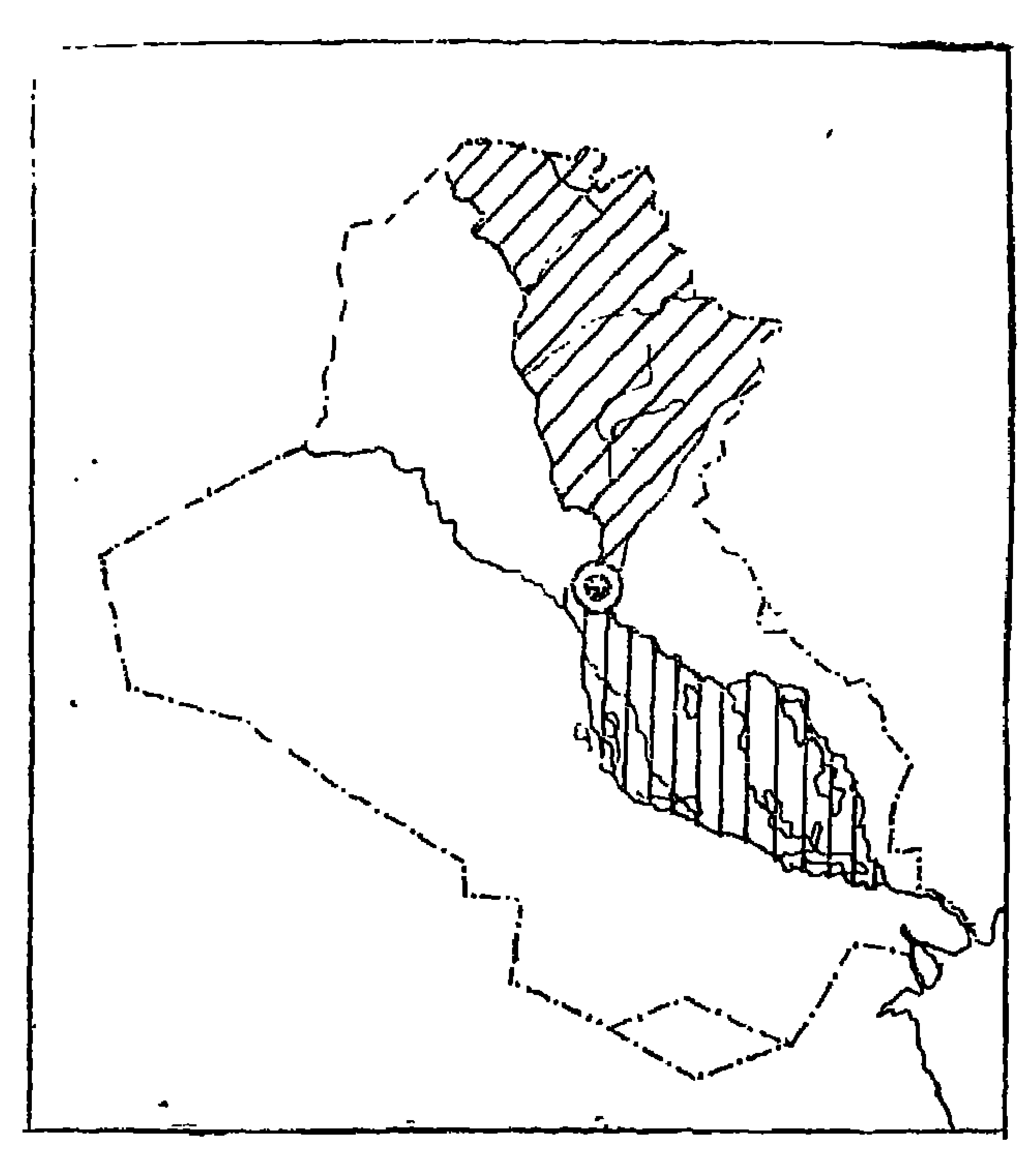
"1" p.8.

بابل القديمة وقطيسفون (مدائن كسرى) الساسانية، وثلاثتها تمثل مواضع مختلفة فى اطار موقعى واحد هو خاصرة العراق وقد قدر البعض انها بلغت مليونين فى عصرها الذهبى وبعد تخريب المغول «الوندالى» نفضت بغداد عن نفسها غبار التتار وقفزت الى الحياة مرة ثانية وبلا انقطاع. وفى الفترة الحديثة أخذت تنمو بسرعة، وجاءتها دفعة البترول الذى انصبت معظم مكاسبه فيها. كما أزال مشروع الثرثار عقبة اخطار الفيضان التى كانت تحد نموها. ولهذا دخلت اخيرا ومنذ نهاية الحرب الثانية فى مرحلة نمو انفجارى حقيقة (١) ولعل ظاهرة نمو المدن بتدفق الريفيين الفقراء فى مدن العشش والاكواخ Tintowns لاتتمثل فى العالم العربى كما تتمثل فى بغداد بالذات حيث اصبحت مشكلة بلدية بل سياسية حقيقية! وبحسب ١٩٥٧ بلغت ٧٨٥ الفا. ولاشك ان «بغداد الكبرى» التى تضم «المدن التوابع» مثل المدينة الدينية الكاظمية شمالها والخادمين تصل اليوم كما يقدر البعض الى المليون(٢) وهى بهذا تكون ثانية عاصمة عربية حديثة تصل الى علامة المليون، وثالثة مدن العرب حجما بعد القاهرة والاسكندرية. ومعنى هذا انها تضم الآن بين خمس وسدس سكان العراق ونحو ثلث سكان المدن فى العراق (البالغين ٢,٤٣٨,٠٠٠) بينما لاتزيد الموصل المدينة الثانية بعدها عن ٢٣٪ منها مما يدل على درجة اولوية مرتفعة، وطبيعى ان تتركز أقليات عدة فى بغداد كعاصمة، فثمة احياء يتجمع فيها الكلدان والنساطرة، الخ. ولكن لاشك ان اليهود كانوا اخطرها عددا ودورا. فمنذ

---

(١) ليبون ص ٢٨ ـ ٢٩.

(٢) جاسم الخلف ص ٣٢٤.



موقع بغداد المتوسط بين كتلتي العراق

نحو عقد فقط، كانت الطائفة اليهودية وحدها نصف مجموع السكان الكلي! وتسيطر على التجارة.. ولكن الهجرة الى اسرائيل حوالى ١٩٥٠ صفت أغلبيتها (١) واخيرا فإن بغداد مدينة ضفتين Ville - A - Cheval والكرخ فيها كالجيزة فى القاهرة.

بعد بغداد يبدأ القطاع الأدنى من الدجلة الذى هو أقل مدنا من القطاع الأعلى نظرا لكثرة الأهوار والمستنقعات الدائمة والمؤقتة يمينا وشمالا التى تخنق السكنى وتئد المدن. والمدن المحدودة المتباعدة التى تظهر تقوم عادة فى أكبر الرقع الخالية من المستنقعات أو التى تنقطع فيها الأهوار، فالمرحلة من بغداد حتى مدينة الكوت (كوت العمارة) أو نحو ٣٠٠ كم تكاد تخلو من المدن ذات الشأن، لأن النهر هنا شديد التعرج والانحناءات جدا حتى لتطغى المياه على مساحات كبيرة على الجانبين. فلا تزيد حلات الصويرة والعزيزية والنعامية عن مدن قروية. اما كوت العمارة فتقع على نقطة تفرع شط الغراف كمدينة اسواق هامة تمتاز بمناخ جيد وتفيد من سد الكوت الذى انشىء فى ١٩٢٦ وتصل الى ٢٦,٥ ألف. والغراف نفسه يحمل عددا من المدن التى تحاصرها الأهوار من الجانبين واهمها كوت الحى وقلعة سكر. اما على الدجلة فهناك مدينة الشيخ سعد تليها مدينة على الغربى على كوع انثناءة النهر جنوبا. وقبل أن نصل إلى العمارة نقابل مدينة الكميت.

---

(١) ليبون ص ٢٠.

أما العمارة نفسها فعقدة مواصلات تتوسط حقلا كبيرا من الأرز ويستانا واسعا خالصا نسبيا من الأهوار وهى كبرى مدن المجرى الادنى من الدجلة فتبلغ ٥٣٫٢ ألفا . ثم نلقى مدينة قلعة صالح إلى أن نصل القرنة التى هى - كالمقرن فى السودان - مدينة مقرن ، أو هكذا كانت . فحتى ٦٥ سنة مضت كان الدجلة والفرات يلتقيان عندها شمال هور الحمار ولو أنهما يلتقيان اليوم جنوب الهور فى شط العرب .

أما شط العرب وإن كان ينتمى إلى كل من الدجلة والفرات فيمتاز بكوكبة صغيرة من المدن ولكنها هامة ونامية . فعلى رأسه وعلى جدول منه تقع البصرة التى تقع نواتها القديمة بعيدا عن الشط بضعة كيلو مترات ولكن نموها الحديث يزحف حثيثا نحوه . والبصرة عاصمة الجنوب وثالثة مدن العراق (١٦٥ ألفا) هى النظير الجنوبى المكافىء للموصل فى الشمال . وهى تؤلف معها ميزانا مدنياً دقيق التوازن حجما وتباعدا يرتكز على بغداد . وهى بعد ميناء العراق الوحيدة ونموها كميناء أمر حديث العهد نسبيا ، ولكن مشكلتها الكبرى هى الإطماء الدائم . إلا أنها تستفيد من حركة المد والجزر الفريدة فى شط العرب فى فتحها للعابرات المحيطة الكبيرة . ولقد كانت ثروة البصرة المحلية التقليدية هى التمر - فهى تتوسط أكبر غابة للنخيل فى العالم حتى ليمكن أن يقال إنها عاصمة التمر فى العالم ! ولكن جاء البترول حديثا جدا إلى جوارها ليمنحها دفعة أخرى من النمو والأهمية ومن قبل

قد أصبحت مدينة حقول البترول الزبير (٢٨٫٩ ألفا) مدينة كبيرة وهى والشعيبة من توابع البصرة مدنيا . والبصرة التى تتعامل بالضرورة فى الجزء الأكبر من كل تجارة العراق الخارجية لم تعد صادراتها تقتصر على البلح والحبوب وإنما أيضا تشمل البترول . وفيما بين بداية ونهاية شط العرب فليس ثمة مدن [عدا خورام شهر (المحمرة) وعبدان على الجانب الإيرانى] إلا أبو الخصيب جنوب البصرة بنحو ٢٠ كم وهى مدينة تمر أيضا . أما الفاو على نهاية الشط فظلت مشتل النخيل الفحل إلى أن أصبحت الآن الميناء الأمامية لبترول البصرة التى يربطها بها أنبوب كبير .

خط المرتفعات شبه الجبلية

إلى الشرق من الدجلة وعلى محور شمالى غربى - جنوب شرقى سلسلة من المرتفعات شبه الجبلية تترامى بين الزاب الأكبر وديالى وعبر مجاريها الوسطى ممثلة منطقة انتقال بين وادى الدجلة وبين المنطقة الجبلية فى أقصى شمال شرق العراق أو طلائع النظام الجبلى الألبى . والسلسلة لا تزيد فى متوسطها عن ١٠٠٠ مترا ارتفاعا . ولا تنتهى شمالا عند الزاب الأكبر وإنما تنثنى غربا مستمرة عبر الدجلة فى صورة جبال تل أعفر وسنجار . وتتألف هذه السلسلة من ثلاثة خطوط تحصر بينها سهولا مرتفعة ضيقة . وعلى السلسلة ككل تتعامل شبكة مجارى روافد الدجلة الأربعة فى نمط تكعيبى trelised مثالى

وتقطعها بعمق فى ثغرات وخوانق وفتحات مائية Water-gapsوقليلا مافى فتات هوائية Wind-gapsتمثل مواقع استراتيجية هامة لا يمكن إلا أن يكون لها رد فعلها المدنى ،لأنها تمثل المنافذ الطبيعية بين المنطقة الجبلية - سلة خبز العراق - والوادى - بطن العراق - من ناحية ، كما تمثل من ناحية أخرى محطات الطريق التجارى التاريخى بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى من تركيا (وأوربا) وإيران (وآسيا) . كما أن هذه المواقع المنيعة لها دورها العسكرى الهام حيث تمثل المفاتيح التى تسيطر على مداخل العراق من الشمال الشرقى . وأخيرا وليس آخرا فقد جاءت ثروة العراق غير المنظورة وكنزها الدفين - البترول - ليتركز بالصدفة الجيولوجية فى هذه السلسلة . والواقع أن كل هذه المزايا تستقطب من السلسلة فى خطها الأوسط بالذات ، ولهذا فإنه هنا خط المدن بامتياز . ومن الأصح أن نقول نصف خط إذا ما قارنا بالخطين النهريين - ونصف خط من مدن الفتحات gap-townsإذا أردنا التحديد . وبديهى أن هذه المدن ستتحدد عند نقطة تعامد الرافد النهرى العرضى على محور المرتفعات الطولى . وطبيعى أيضا أن أحجام هذه المدن التجارية الحربية التعدينية لا يمكن أن تتعدى سقفا معينا باستثناء ما يفرضه «الحتم البترولى» . كما أن هذا الخط - كنظيره الجبلى إلى الشرق - يمثل مدن الأقليات بالضرورة ، فهنا منطقة الخلط بين العرب والأكراد والأتراك ، بل إن العرب فى

بعضها تصبح الأقلية ، كما أن أسماءها تكشف عن الأصل أو العنصر التركي فيها مرة أو لكردى مرة أخرى . وأخيراً فإن الخط يكاد يرادف خط سكة حديد كركوك الضيقة التى تبدأ من بغداد وتنتهى إلى إربل .

يبدأ الخط شمالا بمدينة الكوير على أدنى الزاب الأكبر حيث تنتهى سلسلة جبال أوانة دا غ أولى قطاعات خط المرتفعات الأوسط والتى تمتد بين الزابين . ثم تلى مدينة ديبكة التى تقع على ضلوع وسط أوانة دا غ وتشرف على سهل ديبكة الزراعي الرعوى . وعلى عروض ديبكة وإلى الغرب منها مدينة مخمور . وهى مع ديبكة تمثل مراحل الطريق بين إريبل وشرقاط على الدجلة . ثم نعود إلى صلب الخط فى ألتون كوبرى مدينة الفتحات المثالية التى تقع على الزاب الأصغر حيث يقطع بعمق جبال أوانه دا غ عن جبال كانى دومان . وتليها كركوك التى تقع على الرافد الشمالى للشط العظيم على الفتحة الجبلية التى تفصل جبال كانى دوملان عن جبال على دا غ وبابا جرجر - والأخيرة هى قبة الزيت الهائلة التى جعلت من كركوك عاصمة البترول فى العراق . وقد غير البترول كركوك من مدينة ريفية هادئة ومركز زراعى للحبوب والطباق والألياف إلى مدينة تعدين عارمة . وحتى ١٩٤٧ كانت ٦٩ ألفاً . وقد قفزت المدينة مع نمو الانتاج وتعدد الأنابيب حتى أصبحت رابعة مدن العراق وتعدت علامة المائة ألفا (٦ر١٢٠ ألفا) وانتشرت حولها مدن العمال والمدن التوابع سواء فى كركوك القديمة (الصواب الكبير) أو

كركوك الحديثة (القرية) . وقد تضاعف حجم كركوك عامة ست مرات خلال ٣٥ سنة . والمدينة تعدينية أكثر منها صناعية ، وتمثل عقدة مواصلات هامة تتوسط قلب مرتفعات شمال شرق العراق برمتها . وهى لها بمثابة «المدينة الأم» (المتروبوليس) .

وبعد كركوك جنوباً تقوم مدينة طاووق على الرافد الثانى للشط العظيم حيث يفصل جبال على داغ عن جبل الطوز ، التى تنفصل بدورها عن جبال كفرى داغ جنوبا بواسطة مجرى العظيم نفسه . وفى الفتحة الناشئة تقع مدينة طوز خورماتو . ونتجه جنوبا فنجد بين الشط العظيم وديالى سلسلتين هما كفرى داغ فى الشمال وأقمار فى الجنوب، وفى الفتحة الهوائية بينهما تقوم كفرى . وأخيرا وعلى رافد جنوبى لديالى تقع مدينة الحدود والبترول خانقين التى يسهل اتصالها ببغداد مباشرة عن طريق وادى الديالى مارا بيعقوبة وتصبح لهذا حلقة اتصال على الطريق الرئيسى بين بغداد وطهران . وغير بعيد تقع على الحدود تماما مدينة نفط خانة مدينة البترول التوأم لنفطى شاه الإيرانية .

وإذا كان خط مدن الفتحات شبه الجبلية ينتهى عند نفط خانة . فإن من الممكن أيضا أن نعد هذه المدينة بداية تذييل صغير للخط المدنى ولكن فى إطار جيوموفولوجى مختلف . فعلى طول القطاع مابين ديالى وكوع الدجلة الأدنى وقريبا من الحدود السياسية تنتشر سلسلة من الدالات المروحية الداخلية inland deltas أو الدالات المعلقة hang-

ing deltas† التى خلفتها الروافد والجداول الجبلية التى تتأصل من سلسلة بوشتى كوه الإيرانية حين تهوى فجأة إلى سهول الدجلة المنخفضة . وتبدو هذه الدالات الخصبة كالجزر الزراعية المنبثة على طول الحدود السياسية بصورة تذكر بقوة بدلتا الجاش وبركة على حدود السودان السياسية . هكذا نجد مدينة مندلى جنوب نفط خانه وفى عروض بغداد ثم مدينة بدرة إلى الجنوب بمسافة . وكل مدينة زراعية ومدينة حدود .

خط الجبال

خط كردى فى أساسه ، ولكنه أقل خطوط المدن العراقية وزنا وأهمية وإن كان أكثرها ارتفاعا .. فمن سلسلة المرتفعات شبه الهضبية ترقى كردستان بسرعة إلى هضبة عالية منبسطة نسبيا تمثل التواء مقعرا بين ثنايا النظام الالتوائى وغنيا بالرواسب الطميية الخصبة . ولكن الهضبة الزراعية الرعوية إلى حياة الريف أقرب منها إلى حياة المدن . فلا تكثر بها المدن الهامة ولا نكاد نجد إلا إربل فى الشمال وجمجمال فى الجنوب . فأما إربل فتتوسط سهل إربل الواسع الخصيب الشهير بزراعاته المطرية الديم إلى جانب رى الكهاريز (الفجاجير) والواقع بين الزابين . والمدينة تمثل أيضا نهاية سكة حديد كركوك الضيقة وتعد من كبريات مدن المرتفعات (٣٤٫٧ ألف) . أما جمجمال فتقع تماما على منبع الرافد الأوسط للعظيم وتمثل مدينة سوق ومدينة

زراعية . وفيما عدا هذا فإن المدن لا تتكاثر إلا إلى الشرق فى تضاعيف السلاسل الجبلية الحقيقية فى أقصى شمال شرق العراق .

فالى الشرق من الهضاب السابقة يبدأ النظام الجبلى الحق الذى ينقسم إلى محورين رئيسيين : محور مزدوج فى الغرب ومحور معقد على الحدود فى أقصى الشرق ، وبين الإثنين تنحصر فى ثنية مقعرة سهول عليا أو هضاب معلقة تختطها غالبا المنابع العليا لروافد الدجلة . وسلاسل المحورين شرقا وغربا معقدة وبسيطة خلو من المدن - إلا من بعض المحطات الجبلية والمصايف الجبلية مثل بنجوين على الحدود شرقا وغربا شقلاوة وسر سنك من المصايف وكوينسجق وعقرة ودهوك من المحطات الجبلية . أما المدن الحقيقية فتقتصر على هضاب المقعر الذى بينهما . فهنا فى هذه الهضاب مابين الجبلية intermontane piateaus تظهر الزراعة والرعى كقاعدة اقتصادية تقوم عليها المدن الجبلية العالية . وليست هذه الهضاب العليا بعريضة أو بمتصلة بل هى شرائح ضيقة منعزلة ولكنها تمثل قاعدة عمرانية معقولة لتقيم مدينة زراعية من مدن الأسواق الجبلية . فثمة من الشمال سهل السندى أو سهل زاخو الذى يصرفه إلى الدجلة وقريباً منه كثيرا نهر الخابور الذى تقوم على وسطه مدينة زاخو . وللسهل ومدينته أهمية خاصة غير الإنتاج الزراعى : هما المدخل الطبيعى بين العراق وتركيا عبر ممر جبلى استراتيجى . ومن ثم فإن زاخو مدينة بوابة ومدينة حدود . ثم يلى

جنوبا بشرق سهل العمادية الذى تتوجه مدينة العمادية كما تشرف على حوافه مصايف السولاف وسرسنك . وعلى المنابع العليا للزاب الأكبر تقوم رواندوز كقلعة كردية شماء . ثم نصل إلى سهل رانية حيث تقوم مدينة رانية على مضيق جبلى هام شقه الزاب الأصغر . وأخيرا وعلى الحدود الإيرانية وفى حوض أعالى ديالى نجد سهل شهرزور الطولى الذى تقوم السليمانية فى شماله وسط حقل تبغ يجعلها مدينة تجارية هامة وصلت إلى ٤٨٫٥ ألفاً أى كبرى مدن المرتفعات بعد كركوك ، بينما تقوم حلبجة فى جنوب السهل كمدينة حدود تقليدية .

الفصل الحادى عشر

الجـزيرة العربية (١)

كخرقة بالية حواشيها من الذهب ، يتوزع العمران فى الجزيرة العربية على الهوامش والسواحل تاركا القلب الجغرافى أقرب إلى القلب الميت بشرياً .ولا يستثنى من ذلك إلا نطاق معين في نجد ومن ثم. يتألف الهيكل الأساسى من إطار ساحلى يخترقه محور طولى في الوسط. وبذلك تكون السواحل والمرتفعات الغربية محورا أول ، ونجد محوراً ثانياً ، والسواحل الشرقية محوراً ثالثاً ، والسواحل الجنوبية محوراً رابعاً. وكل منها تغلفه شرنقة سميكة من الصحارى. وأخيراً وتاريخياً وتقليدياً كان أولها أهمها ، وربما كان المحور الشرقى أخفها وزناً حتى ثقلت - أم نقول رجحت ؟ - كفته أخيراً بالبترول. ومن المرجح أن البترول قد وسع من رقعة محور الوسط وحوله من محور طولى إلى عرضى يصل مابين الساحلين الغربى والشرقى بدرجة أو بأخرى. ويتألف كل محور من هذه المحاور العريضة من خط أو أكث

(١) اعتمدنا في هذا الفصل على المراجع الآتية :
The Middle East, A Palitcal & Economic Survey, Roy Inst. Intern . Affairs, Loid., 1958, pp. 73 - 194, W.b. Fisher pp. 427- 449.
عزة النص . أحوال السكان فى العالم العربى ص ٦٢ ـ ٦٧ كارل تويتشل ، المملكة العربية السعودية. مترجم . القاهرة ١٩٥٥ ، كرد على وزملاؤه ، صليبا والحاج ابراهيم.

من خطوط المدن . ومن هذا المجموع تتكون الشبكة العربية : مترامية في أبعاد شبه قارية ، ونسيجا ممزقاً بالصحارى في كل تضاعيفه ، وأخيرا خفيفة في وزنها العام إلى حد بعيد .

محور السواحل والمرتفعات الغربية

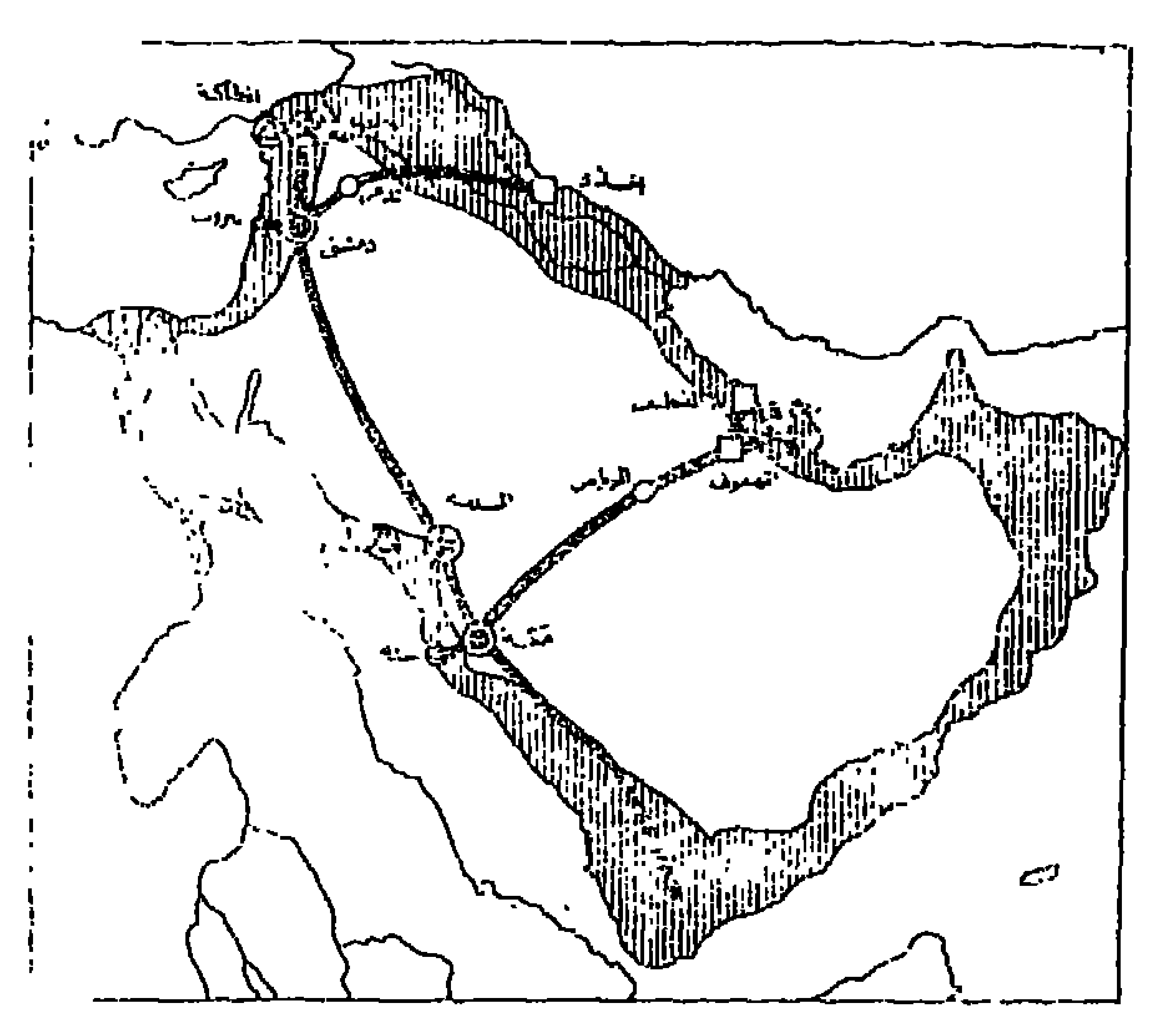
خط تهامه

هذا الخط استمرار لخط مدن الأخدود في الشام والذى ينتهى بالعقبة . ويمكن أن نسميه خط تهامه وهو الاسم الذى يطلق على الشقة الساحلية الضيقة المنخفضة الحارة الرطبة على طول شواطىء الجزيرة العربية . وأول قطاعاته هو قطاع تهامة مدين وهى النصف الشمالى من الحجاز ، وهو أضعفها مدنيا . فالمطر القليل هنا ينحدر على سفوح السراة الشرقية التدريجية وينتهى إلى أقدامها بينما يندفع في أودية سريعة قصيرة على السفوح الغربية الشديدة الانحدار فتذهب بددا دافقا run-off إلى البحر وتظل تهامة جافة صحراوية بلا سكان بلا مدن ، كما تنعدم على الساحل الضيق نفسه لمناخه الحار الرطب القاسى . ولهذا فليس ثمة إلا «موانى الضرورة» التى أهمها مويلح وضبا والوجه ، والأخيرة يقع عند نهاية وادى الحمض ويمتاز بمرفأ عميق . وكلها موانى تافهة أقرب إلى قرى الصيد وكانت تمثل في الماضى نقط مراحل وحماية على طريق الحج من مصر .

وقطاع تهامة - النصف الجنوبى من الحجاز - هو النقيض المباشر

لقطاع مـدين . فـهـو أثمن حلقـة فى الخط كله ، ويعـد «بوابة الجـزيرة العربية» بلا جدال والمدخل الطبيعى إلى وسطها . ويرجع هذا إلى أن تهامة - أولا - حوض سهلي نسبيا يأخذ شكل قوس كبيريتخلف عن تراجع جبال سراة الحجاز إلى الداخل فى هذا القطاع . ثم هى - ثانيا- تعد موقعا «خاصرة الجزيزة العربية» حيث تصل المسافة بين البحر الأحمر والخليج العربى إلى أدناها . فهى موضعا نطاق زراعى غني بالماء والأرض نسبيا ، وهي موقعا مركز تجارى رئيسي يسيطر على تجارة القوافل عبر الجزيرة ويشارك فى الوساطة التجارية . هذا عدا أنها قبلة الحج ووطنه . ولهذا تشتد كثافة السكان وتتعدد المدن الهامة سواء من الموانى أو المدن البيدمونتية إلى الداخل قليلا . والمتأمل لموقع ودور تهامة الحجاز فى الجزيرة العربية واجد بصورة ملحة إقليميا يشبه فى كثير منطقة بيروت - دمشق فى الهلال الخصيب . فكل منها يتوسط المعمور على الساحل الغربى الجبلى من إقليمه ، بينما يقع خلف كل منهما فاصل صحراوى كبير يليه إلى الشرق إقليم معمور هام . وإذا كانت بيروت هى بوابة الشام ، فكذلك جدة بوابة السعودية . وكما تترابط دمشق وبيروت ترابطا عضويا كمدينتين متناظرتين تترابط مكة وجدة ترابط الرأس والجسم . وكما كانت تدمر نقطة مرحلة كبرى عبر الصحراء فكذلك الرياض الآن ، وكما تؤدى الأولى إلى العراق الخصيب تؤدى الثانية إلى الحسا البترولى . وفى هذا التناظر الاقليمى تأخذ

المدينة فى السعودية بلا تردد مكان حلب فى الشام موقعا ودورا : فكما أن حلب بوابة الشـام - الأناضـول فكذلك المدينة بوابة الجـزيرة - الشام، وكما كانت حلب العاصمة والمدينة الأولى حتى قريب كانت المدينة أهم وأكبر من مكة حتى قريب .



بعض المدن النظائر على جوانب الحلقة السعيدة

ولنتتبع الآن خط تهامة بالتفصيل . تبدأ سلسلة الموانى بالحنك ثم أم لج (أملج) وهى قرية صيد ثم ينبع ورابغ . وتقدر ينبع بنحو ١٠ آلاف وهى ميناء المدينة ولكن المسافة بينهما طويلة صعبة . وهى ميناء الحجاز الثانية بعد جدة ، ومرفأها عميق جيد لكن مياه الشرب عقبة رغم الصهاريج والمكثفات (لكنداسة) . وينبع حلتان توأمتان : ينبع البحر» وهى الأساس ، وإلى الشرق منها «ينبع النخيل» وهى واحة زراعية من عدة قرى يطل عليها من الشرق جبل رضوى . وآخر موانى تهامة الحجاز أهمها : جدة .

وجدة (١٢٠ ألفا) تقع فى منتصف ساحل البحر الأحمر تقريباً كميناء لمكة التى تبعد عنها ٩٠ كم . ميناؤها خطرة لكثرة الشعاب المرجانية فيها والجزر المرجانية حولها . بيوتها من الحجر . وتنقصها موارد المياه ولذا تبنى السقوف مائلة لينحدر عليها ماء المطر إلى صهاريج خاصة تحتها بطريقة تذكرنا بالمجامع الرومانية .Roman impluvia . كذلك كان الماء ينقل إليها من آبار بعيدة محيطة ومنذ القرن الحالى أنشئت مصاف لتقطير الماء العذب من ماء البحر ، فلم يعد الماء عامل تحديد سكانى . وقد كانت جدة الميناء الوحيدة على البحر الأحمر فى القرن الماضى ، ولذا كانت مزدهرة ناجحة . ولكن إنشاء بورسودان إزاءها على الساحل الإفريقى سلبها كثيرا من تجارتها وأهميتها . ولكنها عادت إلى أهميتها بعد قيام الدولة السعودية

حيث أصبحت الميناء الرئيسية التي تتلقى نحو ٩٠٪ من حركة الحج وتستورد السلع الغربية للجزيرة ، كما أفادها تركز كل الهيئات السياسية الأجنبية فيها نظرا لتحريم دخول غير المسلمين فى الأراضى المقدسة بمكة والمدينة . ولعلها الآن ثالثة موانى البحر الأحمر حجما بعد السويس وعدن .

خلف موانى تهامة خط من المدن البيدمونتية يشمل فى الشمال بدر حنين وزيد ولكنها لا تزيد عن قرى ، ولكنه ينتهى جنوبا بمكة التي تبلغ من ١٢٠ إلى ١٥٠ ألفا . وتقوم «أم القرى» فى واد غير ذى زرع لقلة رواسبه الطميية ، وهى في هذا أقل حظا من غيرها من مدن الحجاز . الأساس الدينى البحت في قيامها واضح ، والأساس الدينى خلف ذلك الأساس هو بئر زمزم . والحماية الطبيعية فى الوادي تجعلها مدينة غير مسورة . إلا أن بيوتها - ككل مدن النطاق الصخرى فى بلاد العرب - كلها حجرية . وأما مناخها فحار لانخفاضها ، إذ لا ترتفع عن سطح البحر إلا ١٠٠ متر . والإنتاج الزراعى المحلى لا يكفى إلا خمس السكان فقط . وطوفان الحج السنوى ، الذى يرفع سكان المدينة مؤقتا إلى ثلاثة أمثال السكان المقيمين ، طوفان شديد التنافر انثروبولوجيا . ومنه يستمد جزء كبير من سكان مكة وجدة بعد أن استوطنوا وعملوا فى التجارة . ولذا فتركيب السكان عالمى بشدة cosmopolitan، ومكة هى العاصمة السياسية الحالية للسعودية ، ولكنها ليست العاصمة

الدينية ، وهو كما أشرنا سابقا ما يبدو تناقضا فذا . ولكن الوهابية تصر على استبقاء الرياض مهدها عاصمة دينية للدولة. على أن الوظيفة السياسية الإدارية جعلتها مدينة موظفين مما ساهم فى إنعاشها الإقتصادى وجعلها تتفوق على المدينة وتصبح مع الرياض أكبر مدن السعودية .

تهامة عسير جافة رملية نصفها الساحلى خال من السكنى تقريبا وأهم منه النصف البيدمونتى ولذا نجد من الموانىء الليث فى الشمال والقنفذة فى الوسط وجيزان فى أقصى الجنوب . والقنفذة ٥ آلاف وهى لتوسطها ميناء عسير ، ومشكلتها أيضا المياه التى تجلب من بعيد . أما جيزان فعاصمة تهامة عسير وكانت ميناء الأدارسة حين كانت صبيا - خلفها - عاصمتهم . وهى تقع على رأس خليج يكتنفه المد والجزر العنيف حتى ليكاد يجعلها جزيرة . وتمتاز منطقتها بثروة معدنية من الملح الصخرى . وموقع جيزان يعطيها اتصالات ومعاملات نشطة فى عدة اتجاهات : مع صبيا وأبو عريش فى ظهيرها ، ومع جزر فرسان فى مواجهتها ، ومع موانى اليمن فى جنوبها . أم عن مدن تهامة البيدمونتية فهي فى الجنوب أساسا حيث تتسع الشقة الساحلية . فنجد صبيا وأبو عريش وحرض . وصبيا المدينة المحصنة الغنية التى تبلغ ١٠ آلاف كانت عاصمة الأدارسة . ولا تقل أهمية وشهرة عنها أبو عريش .

أما مدن تهامة اليمن فلها شخصية جغرافية خاصة . فالسهل يتسع هنا كثيرا . ولكن يحف بالساحل مستنقعات رديئة ، ثم يسود الرمل

والحصباء والجفاف وترتفع الحرارة والرطوبة إلى درجة الطرد . والمياه القليلة الصالحة للشرب تجمع لا للآستهلاك المحلى بل لتزويد السفن المارة . ولهذا ففقر تهامة طرد السكان إلى الجبال بينما تكاد هى تخلو منهم أو بالأحرى ليس فيها منهم إلا قلة محدودة لا تعتمد على الزراعة الموضعية وإنما على الوساطة التجارية بين الهضبة والسراة وبين البحر . أى أن السكنى الوحيدة هنا هى سكنى مدن ولكنها مدن تقوم فى فراغ عمرانى أى أن هذه المحطات والموانى هى مخارج لتجارة الداخل وليس لها علاقة أو ارتباط بظهيرها المباشر فى التهائم الجرداء ، وبدون الهضبة ماكانت لتقوم إطلاقا . ولهذا سيلاحظ أن أكثر مراكز تهامة هى البيدمونتية الداخلية لا الموانى الساحلية . كما أن نسبة هامة من سكان هذه الموانى ليست من عرب اليمن الأصليين وإنما من السواحل الإفريقية المقابلة كالدناقلة والصوماليين والأحباش . وتبدأ سلسلة الموانى بميدى على الحدود مع السعودية . ثم اللحية التى تواجه جزر قمران كرنتينة الحجاج ثم الحديدة التى تتوسط ساحل اليمن ولذا كانت كبرى موانيها رغم أن مرساها ضحل معرض للرياح الجنوبية (دون الشمالية) . لذلك فأكثر مراكب الحجاج الهندية التى تدهمها الرياح الجنوبية تلجأ إلى ميناء الحديدة حيث يستبدل الحجاج بها مراكب للذهاب إلى جدة . وأكثر واردات وصادرات اليمن من الحديدة التى تأتى بعد عدن مباشرة ، وتقف فيها السفن المحيطية العابرة بين أوربا وآسيا.

وبين الحديدة وصنعاء طريق سيارات معبد . أما المدينة فمسورة ، بها أسواق صغيرة عديدة ، وبيوتها من الحجر البركاني الأسود ، وبيوت الفقراء أكواخ . وعلى عكس إقليم المناطق الساحلية الأخرى ، فإن مناخ المدينة صحى وإن كان حارا وفى الوقت الحالى يخرج معظم البن (القليل) الذى يصدر من الحديدة لا من مخا . وقد تم أخيرا تحويل الحديدة إلى ميناء حديثة عصرية . وفى أقصى جنوب الساحل مخا (٨ آلاف) التى كانت أعظم موانى اليمن قديما واشتهرت بالبن حتى سمى بإسمها نوع منه . لكنها انحدرت لكثرة الاضطرابات ، وانتقلت قيمتها البحرية إلى الحديدة . والمدينة المسورة ذات البوابات تستمد ماء الشرب من بعيد . أما المراكز البيدمونتية فتشمل الزيدية وباجل وبيت الفقية وزبيد وحيس . وزبيد (٨ آلاف) مدينة تاريخية مسورة تقع على ارتفاع ١٤٠ مترا فوق البحر ، والماء فيها قريب من سطح الأرض بحيث يسهل استخراجه ولذا فهى مدينة زراعية غنية .

خط أقدام السراة

هذ الخط استمرار مباشر لخط أقدام المرتفعات الداخلية فى الشام ، ويشبه في أصوله ومورفولوجيته إلى حد بعيد . فمرتفعات غرب الجزيرة العربية أو سلسلة السراة كما تسمى بوجه عام هى امتداد مكبر جدا لخط المرتفعات الداخلية في الشام . وكمصدر للأمطار القليلة فى الشمال والتى تتزايد جنوبا ، تصرف السلسلة مجموعة كبيرة من

الأدوية أقلها وأقصرها ما ينحدر غربا ولكن أهمها وأطولها هو الذى ينحدر على سفوحها الشرقية حتى تنتهى عند أقدام السلسلة على شكل عقد منظوم أو منفرط من الواحات المروحية أو خط من الوديان الطولية الغنية بالمياه فالحياة . فإذا أضفنا إلى أقدام السراة تمثل فى جزء كبير منها هامش الصحراء وحدود «النفود» من ناحية ، وأن السلسلة تقع بين قطبى إنتاج المشرق العربى اليمن الموسمى فى الجنوب والشام المتوسطى في الشام بينهما تجرى «رحلة الشتاء والصيف» ، عرفنا الدور المدني الذى ينتظر هذا الخط . هكذا طوال التاريخ كانت أقدام السراة من الوجهة التضاريسية البحتة ومن الناحية الحيوية العمرانية خطا من خطوط القوة الرئيسية في اللاندسكيب الحضارى : خط استقرار وخط حركة . خط استقرار يتألف من أودية زراعية وواحات مدنية من النمط البيدمونتي أو هوامش الصحراء . وخط حركة يتألف من طريقين تاريخيين «طريق الحج» في الشمال ، «طريق البخور» فى الجنوب .

يبدأ الخط على ضلوع وأقدام سراة مدين من قلعة المدورة الأردنية متتبعا واديا طوليا هو أهم أودية الحجاز : وادى القرى الذى يمتد من الشام حتى المدينة . ويلاحظ أن الوادى الذى يحتضن الأقدام الشرقية لسراة مدين يتحول إلى الأقدام الغربية لسراة تهامة ، وذلك لتقوس السراة إلى الداخل فى عروض تهامة مع ثبات استمرار محور الوادى .

ورغم أن المطر هنا على المنحـدرات الشـرقـيـة لمدين أقل منه على منحـدراتها الغـربية إلا أن الأودية الطولية أقـدر على الاحتـفاظ بالمياه وخزنها، لاسيما مع الخزانات الحجرية التى يشيدها السكان . ولهذا تترادف الزراعـة والسكنى فى سلسلة من الواحـات التى تحـتل بطون الوادى : تبوك ومدائن صـالح والعـلا والحائط والحويط (فـدك) وخيـبر وأخيرا المدينة . وبينما تقع تبوك إلى الشرق من الجبال تقع بقية المدن غربها ابتداء من مداين صـالح حيث أن تغير محور الجبال عبر الوادى يتم بينهما حيث يتعامد الوادى على السراة فتختفى المدن إلا من بضع قلاع حربية . وهـذا المسار فى مجموعة يكاد يتفق مع خط سكة حديد الحـجـاز (خط الحج) الذى توقف منذ الحـرب الأولى . وكـانت هـذه الواحات محطات عليه كانعلا (٣ آلاف) وكلها مراكز للتجارة الصحراوية المحلية مع البدو أى مدن أسواق صحراوية .

وتمتاز خيبر بأنها تقوم على حرة مرتفعة من الحارات البازلتية التى تكثر فى المنطقة ، وكانت موطنا لليهود قبل الإسلام حتى أجلوا عنها بعده ، ومناخها غير صحى طارد رغم وفرة عيون الماء .

أما المدينة فهى نهاية وادى القرى وبداية وادى العقيق الذى يكمله إلى مكة . والمدينة التى تزيد عن ٥٠ ألفا تقع شمالى مكة بنحو ٥٠٠ كم. وهى بالقياس إلى مكة واحة كبيرة المساحة تطوقها الحدائق . كذلك مناخها أفضل لأنها أكثر ارتفاعا (٦١٩ مترا) ومواصلاتها أسهل . ومع

ذلك فهى اليوم أصغر بكثير من مكة . ولكنها حتى قبل الحرب /الكبرى الأولى كانت أكبر مدينة فى الجزيرة كلها حيث كانت نهاية خط سكة حديد الحجاز (خط الحج) . ولكنها الآن تقهقرت كثيرا من حيث الحجم خلف مكة وجدة والهفوف ، هذا عدا عدن والكويت ... الخ . والسبب فى هذا هو خراب الخط الحديدى وتوقفه ، وتخريب الحرب فى الحجاز لجزء منها ، ثم تخريب الوهابية لكثير من آثارها الدينية . فمع قلة الحج إليها بالقياس إلى مكة وانحدار التجارة أصبح حجمها تقريبا وظيفة لمواردها المحلية الزراعية فقط . بل إن لديها فائضا إنتاجيا دائما يصعب تصريفه لصعوبة المواصلات وبعدها عن مكة . ومن المدينة يظل وادى العقيق محتضنا الأقدام الغربية للسراة حتى مكة ، ولكن لا تقوم فيه إلا واحات محدودة منها مهد الذهب التى كما يدل اسمها كانت من مدن التعدين حتى نفذت مناجمها وأصبحت مدينة مهجورة من مدن الأشباح.

وابتداء من عسير ولزيادة الإرتفاع والمطر تختفى الأودية الطولية وتسود الأودية العرضية التى تأخذ من الهضبة الجبلية وتنحدر شرقا إلى الصحراء – كل بواحته . فثم أولا شمال العسير وادى تربة الذى ينتهى إلى مدينة تربة المحصنة المنيعة بالجبال والتى تقع جنوب شرق الطائف وتعادلها حجما ، وتمثل نقطة مرحلة هامة بين نجد واليمن . وفى وسط العسير وادى بيشة الذى يتحد مع وادى جنوب العسير وادى

التثليث وادياً أكبر هو وادى الدواسر المشهور . ففى الوادى الأول تقوم مدينة بيشة (٥ آلاف) على نقطة هامة بين وادى الدواسر ومكة ، وتعمل كمفتاح اليمن الشمالى . وعلى الثانى تقوم مدينة قروية هى حمضة Hamdha. وأخيراً وعلى حدود اليمن تقريبا يمتد وادى نجران حيث مدينة نجران التى هى فى الواقع وككل مدن الواحات هنا مجموعة قرى زراعية متجاورة يتوسطها المركز الإدارى وأجهزة الدفاع ، وتستمر ظاهرة الأودية العرضية على ضلوع اليمن الشرقية ، وأهم مدن واحاتها هى الجوف التى تطل على منخفض الجوف ، ومأرب مدينة السد القديم التى تطل على رمال الأحقاف ، ويتمم الخط فى المحميات بثلاثية بيحان التى تتألف من ثلاثة من مدن الواحات فى وادى بيحان هى من الشمال بيحان سيلان ثم بيحان القصب ثم بيحان الدولة. وهناك شبوة إلى الشرق من بيحان ، ثم أخيرا واسط ونسب Nisab إلى الجنوب من بيحان .

خط سقف المرتفعات

رأينا أنه ابتداء من عسير تأخذ سلسلة المرتفعات الغربية فى الجزيرة فى الإرتفاع والاتساع مع التعقيد ، وكذلك مع زيادة مطردة فى المطر . وبهذا يتكون سقف عريض لا مثيل له على العمود الفقرى لسراة الحجاز ، سقف مموج أو معقد ، ولكنه يقدم قاعدة أرضية فسيحة صالحة للسكنى والإستقرار والإنتاج الزراعى . ويزداد هذا السقف

اتساعا كلما اتجهنا جنوبا حتى يمثل الجزء الأكبر من مساحة هضبة اليمن حيث يحدد «سقف العرب» بامتياز . وبهذا يبرز خط مدن غنى هام - خط عريض مركب يتوسط بين خط تهامة على الساحل غربا وبين خط الأقدام على الصحراء شرقا ، خط لا نظير له فى الحجاز ، وإنما يقتصر على العسير واليمن حيث يصبح هيكل شبكة المدن ثلاثيا .

ويمكن أن تعد الطائف بداية الخط فى الشمال ، فهنا فى الحقيقة تقترب الخطوط المدنية الثلاثة أشد ما تقترب : سلسلة جدة - مكة ، الطائف ، تربة . فهى تقع جنوب شرقى مكة على ارتفاع ١٥٠٠ مترا فوق البحر مما رق معه مناخها حتى إن النخيل لا ينمو فيها لشدة بردها شتاء . والمدينة الحجرية المسورة كثيرة المطر لارتفاعها . وهذا هيأها لزراعة الفواكه والورود فاشتهرت بها من قديم وسميت «بستان مكة» ، وشبهها بعض العرب قديما بأنها قطعة من غوطة.دمشق نقلت إلى الصحراء . وقد جعلها مناخها المصيف الطبيعى للحجاز سواء للأغنياء أو للحكومة بل إنها بالفعل «عاصمة الصيف» فى الحجاز . ولذلك يتفاوت عدد سكانها كثيرا بين الصيف والشتاء .

وفى شمال عسير تتعدد الحلات على السقف الأوسط ولكن المدن الهامة تظهر فى الجنوب خاصة . فهناك محايل مدينة داخلية تمثل عقدة مواصلات هامة فى عسير . ومثلها ولكن أكبر وأهم أبها وخميس مشيط فى الجنوب فأما أبها فتبلغ ١٥ ألفا وهى حاليا العاصمة السعودية

لعسير وترتفع ٧ آلاف قدما عن البحر تتوسط حقلا زراعيا مصطبا واسعا وكوكبة من القرى الغنية . أما خميس مشيط فمن كبر المدن الداخلية وفى منطقة خصبة أيضا ومركز لتجارة التمر . على أن الخط يتبلور فى اليمن حيث تتحول السراة فى نصفها الشمالى إلى هضبة كالسهول العليا هى التى تعرف بهضبة اليمن gemcni Plotlau ، تندفع على سطحها سلاسل الجبال باسم «السروات» بينما تفصل بينهما فى تعقيد شديد شبكات الأودية باسم «القيعان» . وفى هذه القيعان تقوم المدن فى وسط زراعى من ناحية وفى حماية السروات المتحدرة من ناحية أخرى فتظهر كوكبة من «المدن المعلقة» التى تعد من على مافى العالم العربى . فنبدأ بصعدة وهى مدينة حدود ومن ثم محصنة جدا ، تليها حجة وفى وسط رقعة اليمن نلقى صنعاء العاصمة التقليدية وكبرى مدن اليمن (٧٠ ألفا) .

صنعاء على ارتفاع ٧٥٠٠ قدم ولعلها بذلك كبرى أعلى مدن العالم العربى . تتوسط منطقة خصبة تزرع الحبوب والفواكه والخضر على الرى من الآبار والصهاريج . وعلى مثل ارتفاعها هذا لا ينبت النخيل نظرا للبرودة . والفواكه هنا فواكه البحر المتوسط ، كما تكثر الماشية والغنم والإبل . تقع المدينة في سطح جبل نيقوم أو نقم فى جبال السراة الشرقية ، وتكتنفها جبال شاهقة من جميع الجهات كما تحيطها أسوار محصنة . تكثر المبانى عديدة الطبقات – سبع أحيانا – مما تبدو معها على الربا كناطحات السحاب العربية . والبيوت من الحجر البركانى

الأسـود ، تطلى الأطراف والنوافـذ والأبواب بالجـيـر الأبيض ، فـيكون المنظر قـوياً . وعدا هذا فـالبيـوت من الطين ، أقل ارتفـاعـا ، تفـصلهـا شوارع ضيقة . أمـا السكان فكان ثلاثة أرباعـهم مسلمين معظمـهم من الشـيـعة والزيود ، وأقليـة من السُنة . أمـا الربع الآخـر فكان من اليـهود الشـرقـيين الذين يتـركـزون فى جنوب غـرب الجـزيرة العـربيـة منذ أيام الانتشار diaspora . ويعرف حـيـهم – كـمـا فى بقـيـة مـدن اليـمن – بالقاع (١) وهو منفصل ، كما أن لهم مسـتعـمرة خارج صنعاء . وكثير من اليهود كان يشتغل عمالا مهرة فى الحجارة – بنائين وزجاج ومعادن ونسيج وحلى مقصبة ومذهبة وأسلحة ... ألخ . ولكن عددا كبيرا منهم قد هاجر منذ صنع إسرائيل . أما أغلب بساتين صنعاء ومزارعها فالذى يملكها هم العرب ولهم قصور خاصة فى مصايف صغيرة نشأت حديثا خارج المدينة تسمى الروضة .

وإلى الجنوب الغربى من صنعاء تقوم المناخة التى تتوسط أهم إقليم تبـقى للبن فى اليـمن حـيث الموقع على السـفـوح الغـربيـة يزيد الرطوبة ويحسن الصـرف . أمـا جنوب صنعـاء فتقوم ذمـار (٥ آلاف) وهـى مـدينة أثرية كثـيـرة الحصـون والقلاع القديمة وكانت المركز الرئيسى للزيدية ولكنها فقدت أهميتها الآن . ويلى جنوبا يريم ثم إب التى بحكم ارتفاعها تقع في منطقة القات الذى يتطلب كنتورات بين ٥ – ٩ آلاف وتعتمد على اقتصادياته . ولكن تعز إلى الجنوب الغربى هـى قاعدة القات بمثل ما أن

(١) أحمد فخرى . اليمن . القاهرة ١٩٠٧ . ص ٣٥.

المناخة قاعدة البن . ولذا فهى مركز هام لتجارة رأسية غربية تصدرها الكنتورات العليا إلى الكنتورات السفلى . والمدينة التى تبلغ ٢٠ ألفا كانت فى السنوات الأخيرة عاصمة لليمن بدل صنعاء أو بالأحرى مقر الإمام. ولكنها أخيرا حددا كالعاصمة الثانية بعدها وهى فى الحقيقة لا يمكن أن تكون عاصمة لليمن لا حجما ولا موقعا فهى ضئيلة بالقياس إلى صنعاء . كما أنها متطرفة جدا فى الرقعة السياسية بل تكاد تكون مدينة حدود . وتعز تقع في واد عميق مرتفع عن سطح البحر ، مسورة ذات بوابات ، لها سوق كبيرة . وقد أدت كثرة الاضطرابات فى القرن الماضى إلى تهدم كثير من مبانيها . وهى تجلب ماء الشرب من نبع قريب عن طريق أنابيب ممتدة تحت الأرض .

محور الساحل الجنوبى

لعل هذا أضعف خطوط المدن الساحلية فى الجزيرة العربية كما هو أبسطها تركيبا . فالمعمور هنا شريط ضيق متقطع تخنقه الجبال فى الغرب والصحراء في الشرق ، وتقل مساحته ومطره وانتاجيته كلما اتجهنا شرقا . لهذا فإن خط المدن هنا ساحلى وحيد إلا من ذراع داخلي يتبع وادى حضرموت كما أن المدينة تتدهور فى نوعيتها بسرعة من الغرب إلى الشرق . فيقع خط المدن الوحيد في ثلاثة قطاعات : فى الغرب مدن زراعية وتجارية وصناعية ، وفى الوسط مدن زراعية وتجارية فقط ، وفي الشرق مدن صيد أو بالأحرى قرى صيد .

فغربا يبدأ الخط بعدن [ويتبعها الشيخ عثمان] وهى لا تقع على

باب المندب بالضبط كما يشيع أحياناً ، بل إلى الجنوب الشرقى منه بمسافة . والموضع شبه جزيرة صخرية أصلها مخروطا بركانين خامدين ملتحمين ، ويتصل بالقارة ببرزخ رملى مستطيل طوله ٧كم (١).

والموضع مجدب تماما لا ماء فيه ولا نبات ، ولكن رأسمالها الجغرافى والتاريخى حقا هو الموقع الفريد : فهى بوابة البحر الأحمر الجنوبية وعنق زجاجة استراتيجى فى طريق الملاحة بين البحر الأحمر والهندى قديما وبين الأطلسي والموسميات حديثا . فهى بذلك المعنى ميناء من «موانى الضرورة» ومن أقدم المدن وأكثرها خلودا . وقد عرف اليمانيون القدماء قيمتها كمركز بحرى ممتاز فحاولت كل دولهم القديمة معين وسبأ وحمير السيطرة عليها ، وكان الحميريون هم الذين بنوا صهاريج لجمع ماء المطر- ربما بعد انهيار سد مأرب وكان العرب تسميها «دهليز الصين». وكانت مركزا تجارة البخور والمر واللبان والذهب والجواهر . وقد أغرى بها موقعها هذا كل القرى التى ظهرت على مسرح بحر العرب أو الهندى ، ولذا فما أكثر الأيدى التى تداولتها أو حاولت منافستها : الرومان الذين فشلوا فى الاستيلاء عليها فأنشأوا برنيس Berenice على الساحل الأفريقى المواجه لمنافستها وأسر تجارة الهند ، الأحباش ، الفرس . وبعد العرب حاول البرتغال اغتصابها بلا جدوى حتى جاء الأتراك وفى حكمهم حاول السيطرة عليها الهولنديين ثم الانجليز .

"1" Birot & Dresch, Mediterranee etc., p. 232 Morgan, Portrs & Harbours, Lind., 1952, p. 37.

وقد حاول الانجليز أن يجدوا لها بديلا فى جزيرة سوقطرة مرة وفى جزيرة بريم مرة أخرى وفى مدينة الشحر مرة ثالثة وفى المكلا رابعة وفى جزيرة صيرة التى تقع إزاء عدن مباشرة مرة خامسة (!) دون جدوى – فى أغلب الحالات لانعدام المياه . إلى أن وقعت عدن فى أيديهم فى ١٨٣٩ وبدأت وظائفها الاستراتيجية تتحقق واحدة بعد الأخرى . فقد أصبحت قلعة حربية وقاعدة بحرية أساسية أو «جبل طارق البحر الأحمر» ، ثم كانت ميناء تفحيم bunkering وتموين ، وصارت اليوم ميناء تزييت بعد انشاء مصفى البترول فى «عدن الصغرى» بطاقة ٥ ملايين طن كبديل لعبدان بعد ضياعها . وهى فى هذه الوظائف أصبحت اليوم الوريثة اليتيمة لإمبراطورية بحرية تقلصت فى الشرق الأوسط : فهى بتروليا قد ورثت عبدان ، وحربيا قد ورثت السويس وعن قريب نيروبى . هذا يفسر زيادة أهميتها وسرعة نموها أخيرا ، كما يفسر استماتة بريطانيا عليها . وهى بعد هذا «ميناء توصيل entrepot » وترانسيت ووساطة لكل المنطقة المحيطة فى الجنوب العربى والقرن الأفريقى . وهى لهذا ميناء حرة بلا جمارك حتى جذبت تجارة البن من اليمن والبخور من ظفار وحضرموت والحبوب والفواكه من الهند ، والخشب للمنازل والسفن من الهند الشرقية وبورما . أما الانتاج المحلى ففاقد من الوجهة العملية ، فليس ثمة إلا بعض صناعات استهلاكية وبناء السفن التقليدية (السنابك dhows) وتبخير الملاحات التى يصدر أغلب إنتاجها إلى الهند .

ومن هذا التركيب الوظيفي نرى بوضوح أن مدينة عدن مدينة «مصنوعة» بكل معنى الكلمة : ماء وغذاء وخاما وسكانا . فالماء يأتى من مصادر أربعة تقطير ماء البحر ، صهاريج المطر القديمة ، الآبار القديمة العميقة جداً ، والآبار الارتوازية الحديثة . أما الغذاء فكله مستورد من الظهير اليمنى أو النظير الأفريقى أو النطاق الهندى . كذلك الخامات : البترولية من الكويت والأخشاب من جنوب شرق آسيا . وأخيرا السكان(١) . فحتى ١٨٣٩ لم يكن عددهم يتجاوز ٦٠٠ نسمة ، أصبحت بعد ٣٠ سنة نحو ١٥ ألفا ، قدرت في ١٩٥٠ بنحو ١٠٠ ألف بزيادة ٢٠ ألفا في ٤ سنوات منذ ١٩٤٦ ! وهى حسب تعداد ١٩٥٥ تبلغ ١٣٨٥٠٠. فهى مدينة هجرة أساسا . وهى بذلك أكبر مدينة – المدينة المائة ألفية الوحيدة – فى الجنوب العربى وأكبر ميناء فى منطقة القرن الأفريقى . وهذا فى ذاته موضع للغرابة يذكر بوضوح بهونج كونج إزاء الساحل الصينى . فهذه المدينة – النقطة أضعاف أضعاف عواصم دولة برمتها فى ظهيرها مثل اليمن . وليس يقل غرابة تركيب السكان . فهناك ١٠٣٫٨٠٠ عربيا من اليمن أساسا أغلبهم كانوا لاجئين من شراسة وتأخر حكم الأئمة ، ١٥٫٨٠٠ هنديا أغلبهم مسلمون من الهند أو باكستان ، ١٠٫٦٠٠ صوماليا – هذا عدا بضع مئات من اليهود تبقوا بعد الهجرة إلى إسرائيل ومثلهم من الأوربيين ... إلخ .

"1" Statesman"s Year Book . 1961.

ويهذا يتضح التركيب الجنسي الخلاسي لعدن «كمدينة مفتوحة» . مما يذكر بجبل طارق . وهذه سياسة متعمدة لتخليط عروبة المدينة تأكيدا لبترها عن ظهيرها . وعدن في مظاهر الشذوذ المدنى هذه تمثل ببلاغة نمطا من الموانى التى خلقها الاستعمار البحرى على ضلوع البلاد الاستراتيجية الموقع والذى نسميه «الموانى المتقطعة» التى تحقق أولا أحجاما ضخمة لا علاقة لها البتة بمواردها المحلية أو ظهيرها الطبيعى وثانيا تشكل خليطا جنسيا معقدا يتنافر مع وسطه الطبيعى كما تمارس ثالثا وظائف غير شرعية كثيرة كالتهريب والجاسوسية والتزييف والرذيلة .. الخ.

والانتقال على الساحل الجنوبى بعد عدن يمثل انحدارا حادا الى حلات مدنية متواضعة بعضها أقرب الى القرى الساحلية مثل شقرة وأهوار . ولكن ثمة مدينة داخلية خلف عدن ذات أهمية خاصة : لحج - وتسمى أيضا الحوطة . وهى أهم مدن المحميات الغربية أو المحميات التسع ، وتتوسط واحة زراعة خصبة غنية . كذلك تمتاز المحميات الشرقية وهى حضرموت ومهرة بتقليد مدنى أصيل أساسه التجارة والصيد ، ففى حضر موت الميناءان القديمتان المكلا والشحر . فأما المكلا (١٠ آلاف) فكبرى موانى حضرموت ، تقوم بين خليجين ميناء حديثة ومدينة قديمة يفصلهما ٣ كم . والمدينة مسورة ذات أبراج ، شريطية بطول الساحل تحفها الجبال من الخلف ،. وليست الرقعة المحيطة (الأوملاند) خصبة كأكثر المدن العربية بل قاحلة مجدبة ،

ولكن المكلا تستمد قيمتها من أنها المكان الوحيد على طول الساحل الجنوبي بين عدن ومسقط الذى يمكن أن يصلح لرسو السفن لذا كانت محطة البواخر ومركزا تجاريا هاما والمدينة التى هى عاصمة امارة القعيطيين عديدة الطوابق جدا . أما عن الشحر (٨ آلاف) فميناء قديمة تابعة لسلطان المكلا تشتهر بتصدير البخور والعنبر الشحرى ، ويشتغل بعض سكانها بصبغ الأقمشة وصنع الأسلحة والصياغة والحدادة .

والى الشرق على نهاية وادى حضرموت تقع سيهوت يليها القشن أهم مركز فى مهرة وعاصمتها ، ولكن قبل أن نتقدم شرقا الى ظفار وعمان لابد أن نعرج الى الداخل مع وادى حضرموت فى زاويته القائمة التى يغص ضلعها الأعلى بالعمران والمدن التى تتابع كاواحات المنظومة فى عقد الوادى . فثمة من أسفل تريم (١٠ آلاف) وهى مركز حرفى وعلمى قديم ، ثم هناك سيون وهى مثل تريم من مراكز الثقافة الاسلامية المتقدمة فى الجنوب العربى كما أنها عاصمة إمارة الكثيرين الداخلية ، وهناك أخيرا شيبام من أهم مدن الوادى وتمتاز كمدن اليمن القريبة بالمبانى الشاهقة . فاذا عدنا الى الساحل وجدنا حياة المدن تتدهور فى ظفار وعمان حتى رأس الحد الى حلات صيد على الأكثر . فهناك ومرباط فى مهرة ثم مصيرة على جزيرتها إزاء ساحل عمان .

محور الساحل الشرقى

كان هذا الساحل تقليديا من أفقر مناطق الجزيرة العربية مدنا ولكن نالته فى قطاع كبير منه ثورة مدنية حقيقية حديثا . والساحل فى مجموعه يمتاز بخطين مدنيين ، ساحلى ، وداخلى ، ولكن هذه الخطوط تنقسم على أساس الجغرافيا الطبيعية والتاريخ الحضارى الحديث الى قطاعين متمايزين عمان والخليج . فجغرافيا لعمان خط ساحلى وخط جبلى ، أما الخليج فخطاه سهليان . أما تاريخيا فبعد أن كان القطاعان متجانسين مدنيا تلقى الخليج انقلابا مدنيا جذريا مع البترول جعل منه نقيضا مدنيا لزميله القديم . ومن الطريف أن حركة البترول تبدو متجهة بخطى وئيدة من الشمال الى الجنوب : فقد أخذت «أعراض» الزيت الجيولوجية و«مضاعفاته» الحضارية تظهر على ساحل المعاهدات – كأنما الزحف المدنى الذى بدأ فى الشمال فى قطاع الخليج ينبىء بالاستمرار نحو القطاع الجنوبى .

عمـــــان

وينعكس فقر عمان فى شبكة مدنها . فهى وإن كانت تناظر اليمن وتشبهها فى نواح . إلا أنها أصغر مساحة وأقل مطرا وانتاجا وسكانا بكثير . ولهذا نجد خطين من المدن المتواضعة مقابل ثلاثة فى اليمن . وخط تهامة عمان الذى يعتمد اقتصاديا على سهل الباطنة الضيق يتألف من عقد واه منفرط واسطته موقعا

وحجما هو التوأم المدنى مسقط - مطرح ، بينما يتناظر على طرفية فى تباعد متجانس وفى حجم متكافىء تقريبا مدينتا صور فى الجنوب قرب رأس الحد وصحار فى الشمال ، وكل منهما ف مرفأ ظهيره ويعيش على التجارة والملاحة ، وخط مدن الساحل فى مجموعه يمتاز بالتوجيه البحرى أساسا ومنذ القدم نظرا لفقر الظهير الطارد . ولهذا كان سكانه - بعكس ريف الداخل- على اختلاط جنسى كبير ، فيدخل الى جانب العرب عناصر من الزنوج الافريقيين ، والايرانيين والهنود والبلوخستانيين . بل أن العرب فى التوأم الرئيسى مسقط - مطرح هم الأقلية بينما الأغلبية للبلوخيين والهنود والزنوج بنسب متساوية ..

ولسقط مغزى جغرافى كبير . فهى مدينة تاريخية قديمة فى موضع حصين تغلفه - دون أن تغلقه - الجبال ، وتشرف على خليج فيوردى جيد . أما موقعها فيجعلها مفتاح خليج عمان والخليج العربى : أنها عدن الخليج العربى . ولهذا فهى ليست الميناء التجارية الرئيسية فحسب ، وإنما تأتى أهميتها أولا من الناحية الاستراتيجية ، وقد اتضحت هذه الأهمية منذ عصور الكشف الجغرافى حين أصبحت مطمع القوى البحرية الاستعمارية ، ولهذا طالما سقطت فى أيديها : البرتغال أولا ثم الفرس ثم الانجليز الذين أصبحت عندهم بالنسبة للهند مثل عدن بالنسبة لشرق افريقيا . على أن أهمية مسقط اهتزت أخيرا مع ضياع الهند . ولايبقى لها

إلا الدور التجارى . فهى تعمل فى التجارة مع بومباى وإيران وبلاد الخليج العربى حيث تصدر اللؤلؤ والعاج والجلود والزبيب والبلح ، ولكن يعوقها كمركز مدنى مقر ظهيرها وصعوبة مواصلاته . ولهذا فرغم تاريخها وحيثيتها كعاصمة لسلطنة مسقط فإنها لاتزيد سكانا عن ٥٥٠٠ أى مالا يزيد عن ١٪ من مجموع سكان عمان الجغرافية البالغين ٥٥٠ ألفا . ولكن البعض يقدرها بنحو ١٢ الفا الا أنها تظل أشد عواصم العرب ضآلة على الأرجح . أما مطرح فتقع الى الشمال توا من مسقط ، ولم تكن شيئا مذكورا حتى قريب حين بدأت تجذب اليها طريق المواصلات من الداخل حتى أخذت تتفوق على مسقط فسجلت ٨٥٠٠ نسمة والأغلبية فى الحالين كما رأينا ليست للعرب .

أما خط عمان الداخلى فأشد فقرا من الساحلى : فرغم زراعات ومراعى الجبل الأخضر ومنحدرات «الحجر الغربى» تظل المنطقة رعوية متخلفة أساسا . فليس ثمة إلا نزوى عاصمة إمامة عمان الداخلية على الضلوع الغربية للجبال . يناظرها فى الشمال عبرى ، بينما يمكن أن تعد البوريمى تتمة بيدمونتية للخط فى الشمال على التخوم بين السعودية وعمان وشياخات المعاهدات . وهى تتوسط واحة تكالف من ٨ قرى .

وعلى ساحل المعاهدات - أو ساحل البنات أو القرصان سابقا - خط متقطع من الحلات الزراعية التى هى فى الحقيقة واحات

ساحلية تصل الصحراء فيما بينها الى سيف البحر غالبا . وهذه الحلات أقرب الى قرى الصيد منها الى موانى المدن . إلا أنها بدأت أخيرا تأخذ طابعا مدنيا مع الاتصالات الخارجية واحتمالات البترول ، لاسيما أن كلا منها «عاصمة» لشياخة وأغلبها يقع على أخوار أو خلجان محمية أو أشباه جزر ناتئة . ومعظم هذه المدن ترجع بأصولها الى القرن أو القرنين الأخيرين فقط وتتراوح كل منها حول بضعة آلاف لايزيد سقفها عن ١٠ آلاف ونيف. ومنها مايعتمد على الصيد البحرى أو البرى أساسا ، ومنها ماعماده الزراعة ، وبعضها يعمل فى الصناعات الحرفية القديمة المنقرضة والبعض فى التجارة البحرية والترانسيت لأجزاء من عمان أو السعودية ، ويبدأ العقد من الشرق بالفجيرة التى تقع وحدها على خليج عمان جنوب رأس مسندم ، يليها على ساحل البنات رأس الخيمة ثم أم القوين فعجمان ثم الشارقة فدبى وأخيرا أبو ظبى ، وأهمها هى رأس الخيمة والشرقة وأبو ظبى.

نطاق الخليج

هذا «ساحل الزيت» بالضرورة . وهنا حدث واحد من أكبر الانقلابات العمرانية والمدنية فى الجزيرة العربية بل فى العالم العربى . ولم يكن النطاق يختلف كثيرا عن عمان فى توجيهه البحرى ونشاط التجارى فى الترانزيت واللؤلؤ وفى نسيجه البشرى وكيانه المدنى . فعلى وراء يكاد يكون من المعمور كان ثمة مجموعة

مخلخلة ضعيفة من مدن الصحراء والواحات الساحلية التى هى كقاعدة عامة نصف ريفية – نصف مدنية على الأكثر . ولكن ثروة البترول أدت الى ثورة مدينة أكبر من صغيرة . فقد انقلب اساس الحياة هنا من النقيض تماما الى النقيض : من الرعى الى التعدين ، دون ان يعرف مرحلة وسطى من الزراعة ، وأصبحت «بلاد العرب البحرية Maritime Arabia » هى «بلاد العرب الزيتية» أصبحت «بلاد العرب السعيدة» الجديدة . ومع هذا الانقلاب تأرجح نمط العمران من حضيض البداوة الى قمة الاستقرار بلا تدرج . وهكذا قفزت من أفقر الحلات والمدن القروية أغنى وأحدث المدن الكاملة وأصبح ساحل الزيت ساحل المدن . وتم هذا اما بتمدين الحلات القديمة او بخلق مدن تماما . كما تمت هذه الطفرة عن طريق الهجرة فى الدرجة الأولى : فنحن هنا ازاء مدن هجرة أساسا .

وقد انتهى هذا الانفجار المدنى الى أن أصبحت المنطقة تمتلك أكبر كوكبة من المدن والمدن الضخمة فى كل الجزيرة العربية وتضم أكبر مدينة فيها على الاطلاق ، أى أنها أصبحت مركز الثقل المدنى فى الجزيرة بل وعلى كل سواحل الخليج العربى . ورغم ان عدد هذه المدن وأحجامها لايقارن بما فى أجزاء أخرى من العالم العربى ، الا ان درجة المدنية تصل هنا الى نسبة مئوية لاتعرفها أى رقعة مماثلة فى المساحة فى العالم العربى ربما باستثناء فلسطين المحتلة . وواضح أن السبب لايرجع بطبيعة الحال الى العدد أو الحجم المطلق

للشبكة المدنية الوليدة ، وانما ببساطة الى انه ليس ثمة نمط آخر من العمران هنا إلا المدن . فهى فيما عدا نقط المدن المنفردة تمثل صحراء من اللامعمور فاقدة للقاعدة السكانية أو الفرشة matrix العمرانية الطبيعية . وهى بهذا من «المدن المسلات» لا «المدن الأهرام» ويمعنى آخر إن جغرافية السكان هنا تتحول تماما الى جغرافية مدن . وبديهى أن هذه الحياة الجديدة تعتمد كلية على الاستيراد: فجميع عناصرها مستورد قطعة قطعة من الخارج البعيد أو القريب : البناء والغذاء بل الماء والسكان . هى مدن مصنوعة - وبأمر الزبث . وهى لهذا تمتاز بخلط شديد فى السكان ، حتى إن أغلبية العرب فى بعض منها مهددة بالزوال .

خط الساحل

يبدأ الخط على الساحل الشرقى فى قطر بمدينة صغيرة من مدن نهايات الأنابيب هى ميناء بترول أم سعيد ، ثم تلى الدوحة (وتسمى أيضا البيضاء) ولم تكن أكثر من حلة صيد وتجارة داخل سور من الطين - «عاصمة قرية» كما يعبر لونجريج - فأتى البترول وغير جلدها بل وجسمها الى عاصمة حديثة نامية . والى الشمال على مسافة مساوية لبعد أم سعيد تقوم حلة شبه مدينة صغيرة أخرى هى الخور . أما الساحل الغربى يبدأ بالزيارة التى كانت أهم بلدان قطر قبل البترول ويلى جنوبيا من مدن الحقول دخان ومن مدن محطات الأنابيب أم باب . أما فى البحرين فهناك

المنامة (أو البحرين) العاصمة على الجزيرة الرئيسية البحرين (أوال قديما) فى أقصى الشمال الشرقى . وقد كانت دائما المركز الملاحى لحرفة الصيد اللؤلؤ فى الخليج ومركزا لتجارة ساحلية وصيد وحرف تقليدية ومحطة بحرية هامة فى وسط الخليج ترتبط بانتظام بالبواخر بالهند وإيران والعراق وهذا عدا موقعها الاستراتيجى فى وسط الخليج مما جعلها مطمعا للقوى البحرية توالت عليه البرتغال والفرس ثم الانجليز .

ولكن البترول حولها الي مدينة عصرية حديثة نامية فأصبحت (٤٥ ألفا أى أنهاه١١) حين كان مجموع سكان الأرخبيل ١٩٥٢ ألفا كانت تضم أكثر من ثلث سكان الإمارة وهى الآن (تعداد ١٩٥٩ قدره ٦٢) من مجموع ١٤٢ ألفا بنسبة ٤٣,٧ ألفا (٪ ١ وقد .) ساعد على تركيز النموفيها أن عمال البترول يفضلون الاقامة فيها مع الرحلة الى العمل على الاقامة على الحقول وذلك بفضل شبكة حديثة من طرق السيارات تربطها مع معظم القرى . ولقد كانت ضحولة المرفأ تحتم على البواخر الرسو بعيدا عنها ، ولكنها الآن عمقت ومدت بالارصفة . والى جانب اللؤلؤ والجلود والبلح والحبوب ، فالمنامة الآن مركز تصدير الزيت المحلى الى جانب زيت السعودية الآتى فى أنبوب تحت الماء . بل إنها مركز لكثير من صادرات وواردات السعودية – ميناء توصيل يعنى – مما كان مصدر دخل كبير . وفى المدينة نسبة كبيرة من الايرانيين والهنود .

"1" Stotlsmqns yeor Book 1961 .

أما المدينة الثانية في البحرين فهي المحرق على جزيرة المحرق في مواجهة المنامة ، بل إنهما تتصلان برصيف صناعي -cause way يحمل طريقا للسيارات يجعلهما مدينتين توأمتين تجمعان ٩٤ ألفا من مجموع السكان البالغ ١٤٢ ألفا أو ٦٦,٢٪ أي ثلثي الإمارة . والرصيف يترك بين المدينتين خليجين جيدين يغزو هما المد والجزر مما يساعد على اقتراب السفن وتنظيف الميناء . ولقد كانت المحرق مدينة لؤلؤ وسمك وملاحة . وتبلغ الآن ٣٢,٥ ألف كلهم - عكس المنامة - من العرب الخلص . وهي عاصمة ثانية للإمارة تقيم فيها الاسرة الحاكمة أغلب شهور السنة لاعتدال مناخها . وعلى الركن الشمالي الغربي من جزيرة البحرين مدينة ثالثة هي البديع تبلغ ٨ آلاف وتعمل في اللؤلؤ .

إذا عدنا الى اليابس فالعقير أولى ميناء على الساحل السعودي، ولكنها ليست مدينة ولا قرية : وانما نقطة جمارك ومستودعات وخانات لأن المرفأ هو أصلح موضع على الساحل السعودي ولهذا فإليه ترد معظم بضائع جنوب الحسا ونجد . والى الشمال من العقير وعلى شبه جزيرة صغيرة تقوم ثلاثية الخوبر - الدمام - الظهران : الخوبر والدمام على الساحل ، والظهران ٥ أميال الى الداخل . والأوليان ميناءان صغيرتان قديمتان جدا ، بينما الظهران مدينة حديثة تماما خلقها الزيت منذ ان تفجر هنا لأول مرة في السعودية وأصبحت قاعدة أرامكو فهي بذلك من مدن الحقول .

وتضم هى والضواحى القريبة عدة آلاف من السكان والظهران من ناحية اللاندسكيب المدنى مدينة أمريكية مزروعة على أرض عربية ، وقد زادت أهميتها منذ أن أصبحت قاعدة جوية هامة . أما الدمام - التى خربت فى القرن الماضى - فقد أخذت فى العمران منذ ١٩٢٠ حتى أصبحت من زهم موانى الخليج العصرية وتصدر نحو ثلث خام السعودية . والخبر أقرب الى الظهران موقعا ولكنها أقل أهمية من الدمام .

والى الشمال من المثلث المدنى السابق نجد ثنائية القطيف - رأس تنورة . والاثنان موانى على الساحل الا ان القطيف ميناء قديمة تاريخية هامة منذ كانت تسمى Giparro وتستقبل عطريات الهند لتنقل بالقوافل الى البحر المتوسط ، بينما رأس تنورة من خلق الزيت تماما . والقطيف فى الواقع إحدى واحتين عظميين فى الأحساء : هى على الساحل والهفوف فى الداخل . فالقطيف غابة من الينابيع والنخيل - زادت أخيرا ٣٠٠ ألف نخلة - وحقل زراعى مترام للفواكه والأرز والبرسيم والحبوب ، وهى أخيرا مصنع لتعبئة وتصدير البلح . ولهذا كانت قبل البترول من أهم مراكز العمران فى الأحساء ، وأكبر سوق للتجارة على الخليج فى السعودية . ومقر الحكم المحلى وقد ازدادت حجما ونشاطا منذ البترول ، فكثير من تجارة الأحساء تمر بها ، ولو أن السفن الكبيرة لاتستطيع الوصول الى شاطئها . والمدينة تزيد اليوم على ١٥ ألفا ، أغلبها

من الشيعة رغم وقوعها فى أرض الوهابية المتزمتة . أما رأس تنورة فتقع على طرف لسان ناتىء وتمثل ميناء الزيت الرئيسية فى السعودية فهى مركز التكرير فيها ، كما تتصل بالأنبوب الغاطس بالبحرين . والى الشمال من القطيف - رأس تنورة لاتوجد مدن بمعنى الكلمة الا موانى بترول قزمية مثل أبو حدرية ومنيفة والسافنية وميناء سعود فى المحايدة ، وكلها على الأقل مستعمرات عمال ونوبات مدن المستقبل .

أما فى الكويت ففى جنوب الساحل رباعية من المدن الجديدة تماما خلقها البترول . فعلى الساحل ميناءان ميناء عبد الله وهى نهاية أنبوب المحايدة ، وميناء الأحمدى التى حملت محل ميناء الفحيحل المؤقتة منذ ١٩٤٩ وأصبحت ميناء البترول الرئيسى بل أعظم موانى تصدير البترول فى العالم . وخلف الميناءين وفى قلب أعظم حقل منفرد للبترول فى العالم - البرقان - تقع مدينة الأحمدى . فهى كالظهران فى السعودية مدينة حقول وهى مثلها مركز الشركة . أنشئت فى ١٩٤٦ من لاشىء وبلغت فى ١٩٦٠ نحو ٧ الاف وهى الآن ٨٣٠٠ نسمة . والى الخلف من مدينة الأحمدى مدينة حقول أخرى هى مدينة المقوع التى تتوسط حقلا بهذا الاسم على ان هذه الكوكبة قزمية فى أحجامها اذا ماقارنا بمدينة الكويت نفسها .

والكويت تقع على الجانب الجنوبى من خليج الكويت الذى تقع على رأسه ميناء أخرى هى الجهرة . وهى تحتل بذلك موقعا فريدا فى

الخليج العربى . فهذا الخليج الطبيعى المحمى العميق هو الشذوذ الوحيد على طول ساحل الإحساء ومع موقعه الاستراتيجى على مقربة من العراق والسعودية وايران كان مركز الصراع الاستعمارى منذ القرن الماضى . ورغم هذا الموقع الممتاز فقد ظلت الكويت طويلا مدينة ضئيلة وسط صحراء من اللامعمور . والواقع أنها بدأت كمدينة التجاء وحماية ولم تنشأ إلا حديثا نسبيا - ١٥٠ سنة فقط حين أرادت بعض القبائل ان تهرب من ضغط جيرانها فاختارت لها موضعا بلا ماء وسورته بحائط ضخم مرتفع احتمت بداخله كمدينة من الطين أو اللبن أو الصخور البحرية تعتمد على بعض آبار للشرب محلية وداخل هذا الاطار عاشت الكويت على البحر أكثر منها على البر : اللؤلؤ والتجارة (تجارة المرور) والملاحة وبناء السفن ، مع جلب الماء من شط العرب وعلف الماشية من البصرة ! أى أنها لم تكن حتى واحة ساحلية . ومع ذلك كانت شبكة علاقاتها البحرية تصل بعيدا الى الهند وايران وشرق افريقيا ، بل كانت تنافس البصرة فى نواح وتأسر جزءا من تجارة جنوب غرب العراق وشمال شرق الجزيرة العربية . ولكنها فى كل هذا كانت تحت رحمة هذه العلاقات والموارد الخارجية . وحتى ١٩٤٠ كان حجمها أقل من ٤٠ ألفا وتمثل فى الحقيقة الأغلبية الساحقة من سكان الإمارة .

ثم أتى البترول لينصب داخله انصبابا فى المدينة لتصبح أكبر

بؤرة للهجرة على الخليج وقطبا لحركة جاذبة مركزية ولتجعل منها النموذج المثالي لمدينة البترول ومدينة الهجرة ففى ١٩٤٠ وصلت الى ٨٠ ألفا وقفزت الآن الى نحو ربع مليون ، أى أنها ضاعفت نفسها فى ٢٠ عاما نحو ٦ أو ٧ مرات وهو معدل لامثيل له بالتأكيد بين كل العواصم العربية (بما فى ذلك عمان) وهى بهذا قد أصبحت كبرى مدن الجزيرة العربية برمتها وأكبر ميناء على الخليج العربى بجانبيه . وهى بذلك قمة نمط المدن «المسلات» وهى بعد مثال المدينة المصنوعة التى جمعت أجزاؤها من كل أطراف العالم غذاء وبناء وماء وسكاناً ، وتشخيص حى « للحتم البشرى» عن طريق «الحتم البترولى» ! فالماء بالتقطير الباهظ (الكنداسات) طالما أنّ العامل السياسى يمنع قناة أو أنبوبا للماء من شط الغرب العراقى . والغذاء معلبات من أقصى الأرض وطازج بالطائرات ، وأما جسم المدينة التى انفجرت مكتسحة سورها القديم فجماع الفن الحديث فى أغلى وأروع صوره ، ولكن فى تنافر خلاسى عجيب لايعدله الا تنافر السكان .

فمنذ عدة سنوات كان عدد الأجانب نحو ٢٩٠٠ ألفا من الايرانيين والهنود والباكستانيين اى نحو ١/٨ السكان . ولكن التيار الأجنبى المتدفق قلب الميزان تماما منذ ذلك الحين . فقد اصبح غير الكويتيين فيها ضعف الكويتيين او يزيد قليلا ! ولعل هذا هو المثل الوحيد فى العالم العربى خارج فلسطين المحتلة الذى يتحول فيه

أصحاب البلد الى أقلية . وليس أقل شذوذا بعد هذا أن مدينة الكويت تضم وحدها نحو ٦/٥ سكان الإمارة كلها . وهذا لايعنى الا ان دولة الكويت ليست سوى مدينة الكويت والا انها رأس بلا جسم. إننا هنا إزاء أكبر حالة من حالات «دول المدن» فى العالم العربى . ولعل هذا هو الذى يفسر كيف ان وحدة سياسية صغيرة كالكويت استطاعت ان تنمى عاصمة أكبر مما استطاعت وحدات أخرى أكبر كثيرا كاليمن والسعودية . وقد ساعد على هذه المركزية العنيفة صغر مساحة الدولة ككل وشدة انتشار السيارات الخاصة من ناحية وصعوبة تعدد المراكز المدنية الكفء فى البيئة الصحراوية الفقيرة.

خط الداخل

هذا الخط يتمم نظريا الخط الداخلى فى عمان ولكن على ارضية سهلية لاجبلية . وهو خط ثانوى يقع فى منطقة الظل بالنسبة لخط الساحل ، ويجمع قليلا من الواحات - واحات الماء وواحات البترول . ويبدأ فى الجنوب بعيدا عن الساحل ولكنه يقترب منه باطرد كلما تقدم شمالا حتى يكادا يلتحمان فى النهاية . فثمة فى البداية واحة يبرين (وبار قديما) وهى واحة منعزلة فى جيب بين الدهناء غربا ولسان من الربع الخالى هو لسان الجفورة شرقا . والى الشمال منها حرض وهى مدينة حقول بترول . ثم الى الشمال فى منتصف حقل الغوار العظيم أنشئت أخيرا مدينة جديدة تماما هى العضيلية لتكون مركزا صناعيا وسكنيا . ولكن الى الشمال الشرقى وخارج محور

حقـول البـترول تقع أقـدم وأكبـر حلقـات هذه السلسلة المدنيـة :
الهفوف (أو الحسـا) عـاصمة الاحسـاء . وهى تتـوسط أعظم واحـة زراعية في شرق الجزيرة العربية . وبعد الحرب الأخيـرة قدرت الواحة كلها بنحو ١٥٠ ألفا منهم ٤٠ ألفا فى المدينة نفسـها . وهذه المدينة القديمة الطينية والحجرية كانت مسورة ذات قلاع وخندق جاف . وقد أصبحت بعد البترول مزرعة ومطعم المدن الجديدة ونمت لذلك الى ٦٥ ألفا فى الخمسينات (١) وتقدر الآن بنحو ١٠٠ ألف (٢) وهى بهذا كبرى مدن الإحساء السعودية .

وعلى بعد ٣ كم شمال الهفوف تقع المبرز (١٠ آلاف) التى تعد توأما بل امتدادا للهفوف رغم سورها الذى تهدم . وهى أيضا مدينة واحات ومدينة أسواق والعقير هى الميناء التقليدية لهما . وفى ثنائى الهفوف – المبرز يختلط السكان مابين عرب وايرانيين وأتراك ، وترتفع نسبة الشيعة الى نحو ربع المجموع بعد هذه النواة القديمة تعود الى محطات البترول ومستعمرات الحقول مثل بقيق وعين دار وبعيدا الى الشمال الفاضلى وأبو حدرية والنعيرية إلخ . ولكن هذه ليست جميعا بمدن حقيقية بل معسكرات تعدين ميكروسكوبية ومحطات أنابيب ، الى ان يصل الخط الى المقوع فى غرب الكويت وهى من مدن الحقول الجديدة ، وربما اوصلنا الخط الى الروضتين فى شمال الكويت حيث بدأت مدينة-حقول أخرى تتجرثم أخيرا .

"1" MiddlE,east, R.I.I.A.

"2" Stotesman's year Book 1961.

محور نجد

تلعب المرتفعات مع الرمال الدور الاساسى فى توقيع المدن فى نجد وفى تشكيل شبكتها . وما من مدينة هنا إلا واحة ، وبالتالى زراعية فى اصلها - وكثيرا ما فى تركيبها ، ولهذا ففكرة المدينة هنا لاترتفع كثيرا عن فكرة القرية . ومع ذلك فالواحات الكبرى لاشك فى مدينتها . ولقد تبدو واحات نجد شتيتا منثورا بلا خطة ، كأرخبيل مدنى أو «كنهر مجرة» الجزيرة العربية . ولكن الواقع ان هناك نمطا اقليميا محددا بل بسيطا وان عقده تداخل الضابطين الطبيعيين الأوليين هنا وهما خطوط المرتفعات وخطوط الرمال . ولعل أهم حقيقة طبيعية فى قلب الجزيرة هى تلك العلاقة البارزة بين نمط المرتفعات الغربية ونمط الصحراء الشرقية . فالمرتفعات الهضبية والجبلية الغربية التى توازى البحر الأحمر من مدين تتقوس فى عروض تهامه الى الداخل حيث تنفسح وتتفلطح الى هضبة أقرب الى الاستواء هى - كما يعنى الاسم - نجد . وهى لارتفاعها هذا تنال قدرا من مطر يجعلها أقرب الى الاستبس والسهوب منها الى صحراء الحمادة الحقيقية . وتختطها من الأودية تنبع من الغرب وتنحدر نحو الشرق ، ثم تعود المرتفعات فتنثنى نحو البر ثانية حيث تساحله ابتداء من عسير .

وهذا النمط القوسى يفرض شكله مباشرة على رقعة الصحراء فى الجزيرة . فالى الشرق من خط المرتفعات تنعدم أو تكاد الأمطار ، وتعطى السهوب مكانها للصحراء الرملية - النفود - بمثل ماتعطى المرتفعات مكانها للسهول . ولهذا فإن الى الشرق من المرتفعات ،

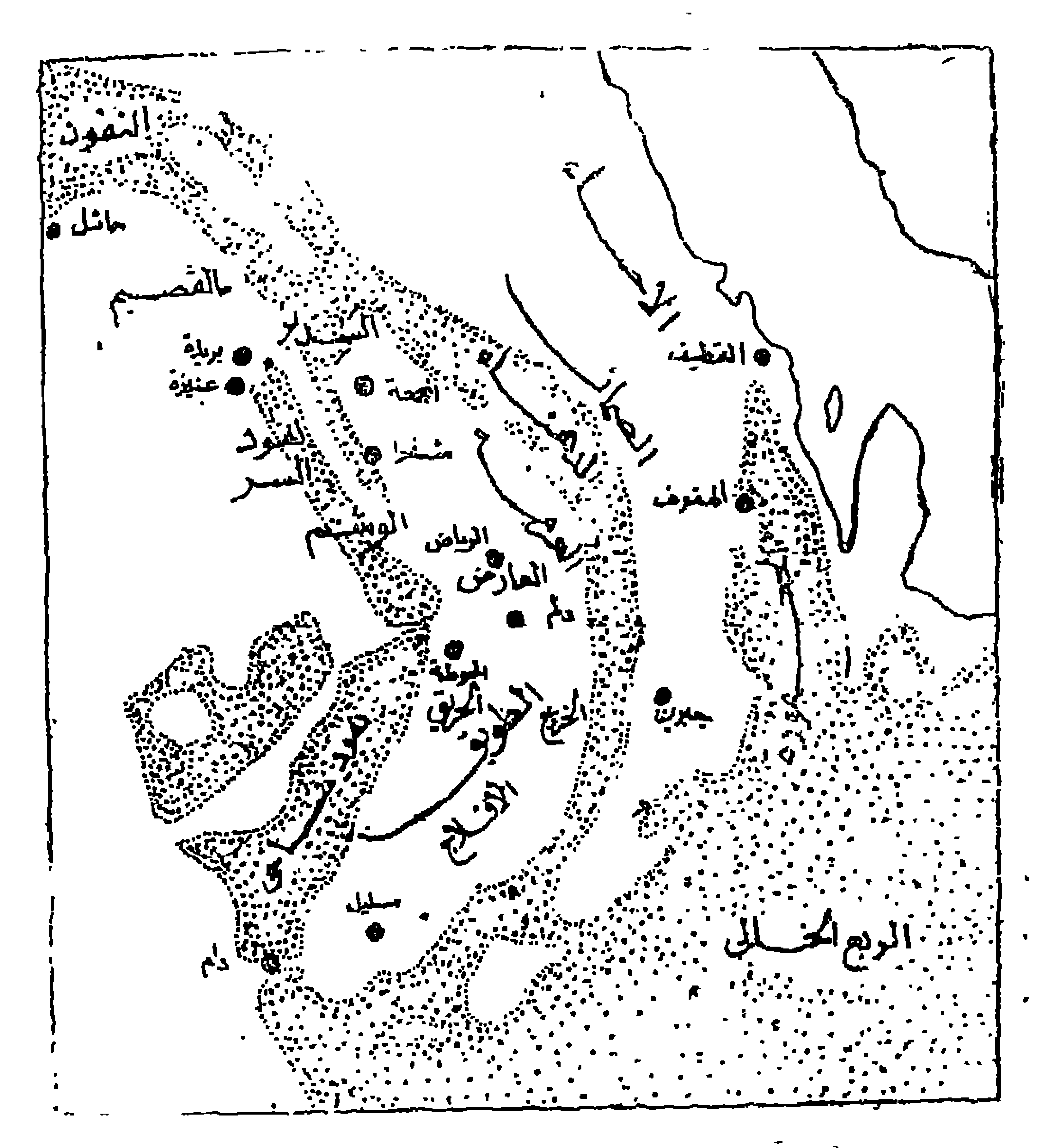
وعلى نمط مماثل لنمطها تماما ، قوسا هائلا من النفود يأخذ شكل حرف د ، رأسه هو «النفود» أو النفود الكبير شمال نجد ويتلاشى فى بادية الشام ، ووسطه النحيل يدق الى خط ضيق طويل يفصل مابين نجد غربا والحسا شرقا ويعرف «بالدهناء أو النفود الصغرى». اما جذعه فهو ذلك المحيط الرملى الهائل الذى يصل - أو يفصل ! - مابين اليمن غربا وعمان شرقا ويحتل - كما يدل اسمه - ربع الجزيرة «الربع الخالى» وبهذه الصورة يتحدد محور العمران فى نجد : فهو جزيرة من الواحات وسط بحر من الرمال تتوقع عند جبهة الالتحام بين اطراف أقدام مرتفعات نجد وحدود النفوذ الرملية لأن هنا تكون أمطار ووديان نجد قد تجمعت كلها من الغرب من ناحية ، وتفجرت عيونا أو اقتربت آبارا من السطح فى قيعان وبطون المنخفضات الرملية من الناحية الأخرى . وبمعنى أخر فإن توزيع مدن الواحات فى نجد يصبح ببساطة حلقة بأطراف الصحارى الرملية من الناحية الأخرى . وبمعنى أخر فإن توزيع مدن الواحات فى نجد يصبح ببساطة حلقة تحيط بأطراف الصحارى الرملية من جميع الجهات .

ولكن الصورة التفصيلية تتعدل وتتعقد محليا ، تتعدل - لأن الواحات على ضلوع وهوامش الدهناء الشرقية تقل كثيرا عنها على الهوامش الغربية لأن الغرب مصدر المطر ومنتهى الأودية ، ولهذا فان حلقة المدن المذكورة تتعدل ابتداء الى حلقة غير كاملة تنقطع فى الشرق وتتعقد نظرا لتداخل المرتفعات مع الرمال خاصة رمال الدهناء . فليست الدهناء خطا ضيقا واحدا بل تتشعب منها عدة

أصابع وألسنة تفصل بينها ألسنة وسلاسل من مرتفعات نجد ولهذا التداخل تتحلل جبهة الالتحام بين المرتفعات والرمال الى عدة جبهات صغرى معقدة فمثلا تفصل هضبة العرمة الدهناء عن عدة ألسنة من أهمها نفود السر فى الغرب ، بينما فى الجنوب تفصل جبال الطويق – التى تطوق نجد من الجنوب – تفصل نفود الضاحى عن الدهناء وحيث ان لسان نفود السر يكاد يتصل بلسان نفود الضاحى فان الدهناء تصبح فى الحقيقة أشبه على صفحة الجزيرة العربية ببحيرة من الرمال تتوسطها جزيرة مقتطعة من هضبة نجد ، وعلى أطراف هذه الجزيرة تتوزع بعض مدن الواحات بينما تقع المبقية داخلها على هوامش ألسنة النفود الثانوية :

والنقط الحرجة فى اطار هذه الجزيرة وهى نهايات أو تقاطعات الأودية الكبرى وكلما كان الوادى كبيرا زادت أهمية المدينة لزيادة قيمة الموقع بظهور المواصلات والتجارة كعنصر حيوى فى اقتصاد الواحة . هذا وسيلاحظ ان كل المدن تقع فى منخفضات من بطون الأودية على عكس مدن قمم التلال فى أوربا مثلا . ولكن لأنها مدن دفاع وقلاع بحكم إحاطة بدو الصحراء فكلها مدن مسورة بأسوار سميكة من اللبن ترصعها الأبراج المشيدة التى تشبه قلاع العصور الوسطى . تلك هى الضوابط الطبيعية وذلك هو النمط العمرانى العام فى نجد ولنتبع الآن حلقة مدنه بالتفصيل .

فى أقصى الشمال على حافة رأس النفود الكبير تماما تقع الجوف، وهى دومة الجندل قديما ولاتزيد عن بضعة آلاف ،



ـــ مدن نجد

[عن النص]

ولكنهــا أكبر مدينة في نطاق كبير لأن موقعها الجغرافي يجعلها عقدة مواصلات هامة . فهي على رأس النفود وبهذا تقع في منتصف الطريق بين الفرات والحجاز أو بغداد والعقبة . ثم هي على نهاية وادى سرحــان الذى يؤدى شمـالا بغرب الي الاردن ومن ثم تربط سوريا بالاحساء . ويتبع الجوف جغرافيا واحتانْ الى الشرق قليلا هما سكاكة وقارة . وكل من الثلاث يتـألف من مجموعة من القرى الزراعية الصغيرة . واذا بدأنا دورتنا حول النفود الكبرى وجدنا تيماء على هوامشها في أقصى الغرب . وهي واحة مثل حجم الجوف غنية بالمياه والزراعة ، ومحطة لطرق القوافل على طريق بين الفرات والحجاز ،. واذا استـأنفنا دورتنا حول النفود الكبير وجدنا ، على هوامشها الجنوبية حيث تلتقي بجبال شمر ، واحة هامة هى حائل ، وهى أكبر حجما من سابقاتها فتصل الى ١٠ آلاف (١) وتمثل مدن الواحات في كل خصائصها كمدينة زراعية تجارية وهي عاصمة اقليم شمر الآن عاصمة الرشايدة من قبل وتقع في منخفض من وادى عقدة بين جبلي أجا وسلمي .

وحين نستدير جنوبا ونتجه مع الدهناء فعند جذر اول لسان منها – نفود السر – نجد كوكبة من الواحات الهامة فى اقليم القصيم . ثمة أولا قصيبة ، ولكن الى الجنوب قليلا وعلى الوادى الهام وادى

---

(١) تويتشل ص ٨٤.

الرمة نجد مدينة الرس (٥ آلاف) الشهيرة في حملة ابراهيم . على ان مركز الثقل هو عند ملقى الوادى بالنفود فهنا المدينتان التوأمتان الشهيرتان بريده وعنيزه اللتان تتناظران على جانبى الوادى . وقد جعلها موقعها على الوادى الذى يبدأ قرب الحجاز ولاينتهى الا قرب الفرات ويمثل شريان المواصلات الرئيسى فى هذا الاتجاه جعلهما من مدن القوافل والتجارة الأولى فى قلب الجزيرة . ولهذا فان لهما اتصالات واسعة بالعالم الخارجى ، وسكانهما أكثر اختلاطا من المعتاد . واذا كانت بريده أعظم سوق للابل فى العالم كما يظن ، فإن عنيزة – بتعبير توينتشل – هى «باريس نجد -(؟) (١) . ومع اجتماع الموضع الزراعى الغنى بالموقع التجارى الحاسم ، نجد أحجاما كبيرة . فبريده ٣٠ – ٥٠ ألفا ، وعنيزة ٢٥ – ٤٠ ألفا (٢) . والأولى عاصمة إقليم القصيم . وتتم كوكبة مدن القصيم بالمذنب الى الجنوب قليلا ، وهى مدينة قديمة جدا وبهذه الكوكبة تنتهى سلسلة المدن التى تقع على الجانب الخارجى من «بحيرة» الصحارى» الرملية .

أما بعدها فتتركز الواحات على الجانب الداخلى من تلك البحيرة أو بمعنى آخر على جوانب «الجزيرة المقتطعة» التى تتوسطها والتى تنقسم الى أقاليم تبدأ فى الشمال بالسدير ثم بالوشم ثم بالعارض وبعدها الخرج والحريق فى خط عرض واحد وأخيرا الافلاج ثم الدواسر . ففى السدير نجد واحة الزلفى والمجمعة ، وفى الوشم شقرة . وكلها على الجانب الغربى للجزيرة المقتطعة .

(١) توينتشل ص ٨٣ .
Statesman's. 1961(2).

بينما تقوم فى وسط العارض الرياض ، أما فى الخرج فالمركز المدنى هو الدلم (٦ آلاف) بينما عاصمة الحريق هو الحوطة . وواحة الافلاج الرئيسية هى ليلى ، بينما يجد فى الدواسر واحتى دام والسليل . وكل هذه المدن الواحات تقريباً تقع فى وسط الجزيرة الهضبية المقتطعة أقرب الى جبال الطويق منها الى هوامشها الرملية .

وبطبيعة الحال ليس فى هذه المدن شبه الريفية القزمية مايستوقفنا الا الرياض تلك التى قدر لها ان تصبح مركز الثقل المدنى لا فى نجد وانما فى السعودية كلها على الأرجح . والمدينة حديثة الأصل وتعد وريثة الدرعية التى لا تبعد إلا قليلا الى الغرب وكانت عاصمة الوهابية وتخربت أثناء حملة ابراهيم عام ١٨١٨ والتى أعيد بناؤها وأصبحت الآن ضاحية من ضواحى الرياض . ومن الواضح ان لموقع الرياض مغزاه . فهى تقع فى وادى حنيفة فى أخصب قطاع فى منتصف أقصر طريق بين الحجاز الغنى والاحساء القديم – اى خاصرة الجزيرة العربية وهى بالنسبة لها كتدمر بالنسبة للهلال الخصيب ، وقد ظلت الرياض كعاصمة للوهابية مدينة متواضعة . وحتى ١٩٤٠ لم تزد عن ٢٠ ألفا (١) ولكنها بعد ان تحولت الى عاصمة الدولة اسرعت الخطى فى النمو ولكنها ظلت من العواصم الشواذ التى لاتكون العاصمة فيها هى المدينة الأولى .

الى ان جاءت ثورة البترول فطفرت الى ١٥٠ ألفا واصبحت

"1" Dubertret et Weulersse . P143.

كبرى مدن السعودية على الأرجح وجعلها عصر البترول كتدمر في عصر الزباء فقد تحولت من النقيض - من مدينة دينية من مدن الزوايا المتزمتة الى مدينة علمانية متطرفة من «مدن البلاط Residenzstadte بكل ماتحمل الكلمة من معنى كما لو كانت فرساى السعودية او بوتسدام الجزيرة - ولنذكر فقط ضاحيتها مدينة الناصرية مدينة قصور الملكية والاقطاع التى تعد مدينة كاملة لأميال خارج المدينة والتى تعيد الى الأذهان مدن الباروك الأوتوقراطية تحولت من مدينة واحات تعتمد على الكفاية الذاتية الى «مدينة بترول» - بطريق غير مباشر - تعيش كلية على الاستيراد . وثمة متناقضة أخرى لاتقل اثارة وهى ان الرياض ليست العاصمة السياسية بل الدينية ، بينما مكة مهد الاسلام هى العاصمة السياسية ! ومن ناحية الموقع فلاشك ان الرياض أقرب الى الوسط الهندسى للدولة ، ولكنها على الأقل حتى ماقبل البترول كانت خارج المعمور الحقيقى فى الدولة - الحجاز . على أنها الآن تتوسط قطبى المعمور السعودى فى الحجاز الدينى والحسا البترولى - ولكن دون ان تتوسط هى قلبه الفعلى أو مركز ثقله المباشر ، والواقع ان البترول اذ ينصب دخله أخيرا في نجد قد خلق جسرا عرضيا من المعمور والمدن بين الخليج العربى والبحر الأحمر بحيث أصبحت شبكة المدن في السعودية تأخذ بصفة عامة شكل حرف T مائل ضلعاه هما خط المرتفعات الغربية والجسر العرضى (١).

(١) حمدان . بترول العرب . سبق ذكره .

المراجــــع العربيـــــة

احمد توفيق المدنى : جغرافية القطر الجزائرى. الجزائر ١٩٥٢.

———— : هذه هى الجزائر . القاهرة ١٩٥٦ .

أحمد فخرى : اليمن . القاهرة ١٩٥٧ .

الحكومة اللبنانية : المؤتمر الثقافى العربى الأول، لبنان فى عهد الاستقلال . بسام كرد على ، مصطفى شاكر، أنور الرفاعى : جغرافية البلاد العربية دمشق ١٩٤٩ .

جاسم الخلف : محاضرات فى جغرافية العراق . القاهرة ١٩٥٩

جمال حمدان : دراسات فى العالم العربى القاهرة ١٩٥٩

جمال حمدان : جغرافية المدن . القاهرة ١٩٦٠ .

———— : بترول العرب : دراسة فى الجغرافيا البشرية.

داود صليبا، مصطفى الحاج ابراهيم. العالم العربى. دمشق ١٩٥٨.

سعد الدين فوزى : جوانب من الاقتصاد السودانى. القاهرة ١٩٥٨

كارل تويتشل : المملكة العربية السعودية. مترجم . القاهرة ١٩٥٥.

نقولا زيادة : محاضرات فى تاريخ ليبيا . القاهرة ١٩٥٨

عبد العزيز كامل : توزيع المراكز الحضرية فى السودان. أعمال المؤتمر الجغرافى العربى الأول. القاهرة ١٩٦٢ .

عزة النص : أحوال السكان فى البلاد العربية. القاهرة ١٩٥٥ .

———— : محاضرات عن جغرافية المدن العربية. القاهرة ١٩٥٩ «بالآلة الكاتبة» .

محمد صبحى عبد الحكيم : سكان شبه جزيرة سيناء. المقال الثالث. موسوعة سيناء . المجلس الأعلى للعلوم . القاهرة ١٩٦٠.

محمد عوض محمد : نهر النيل . القاهرة ١٩٤٨ .

محمد محمود الصياد : اقتصاديات السودان. القاهرة ١٩٥٧ .

Amiran, D. H.K, Shahar, A., "The Towns of Israel", Geog. Rev., July, 1961.

Barbour, K.M., The Republic of the Sudan, Lond., 1961.

Barbour, Nevill, North - West Africa "The Maghrib" O.u. P., 1959.

Beaujeu-Garnier, Jacqueline, L'Economie du Moyen Orient, Coll. Que Sais-Je ?, Paris. 1951.

Bergel, E.E., Urban Sociology, 1955.

Berler, Alexander, "Urbanization Process in Israel", U.N. Conference on the Application of Science and Technology for the Benefit of the Less Developed Areas, Geneva. 1962.

Bernard, Augustin, L'Afrique du Nord, Géog. Universelle.

Birot, P.; Dresch, J., La Méditerranée et le Moyen-Orient, t. II, Paris, 1956.

Blanchard, R., L'Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.

Bonné, A., Economic Development in the

Middle East, Lond., 1945.

Carpenter, Niles, Sociology of City Life, Longman's, 1932 Chabot. G., Les Villes, Paris, 1952.

Chehabe Ed-Dine, Said, Géog. Humaine de Beyrouth, Beyrouth, 1960.

Cherniavsky, J., "Housing & Development in New Jerusalem", Eckistics, June, 1960.

Clarke, J.I., "Oil in Libya : some Implications", Econ. Geog., vol . 39, no.i Jan., 1963.

Deffontaines, P., Géog. Et Réligion, Paris,1948.

Despois, J., "Kairouan", Ann. de Géog., Mars, 1930.

Dubertret, L, Weulersse, J., Manuel de Géog. Syrie, Liban et Proche - Orient, Beyrouth, 1940.

East, W.G., Mediterranean problems, Lond., 1949.

Eddé, jacques, Manuel de Géog. Liban. Bey-

routh. 1958.

Ericksen, Gordon, Urban Behavior. N.Y., 1954.

Fairgrieve. J., Geog. & World Power, Lond., 1941.

Farid. A.I., The Population of Egypt. Cairo. 1948.

Fitzgerald. W. Africa, Lond., 1955.

Fisher, W.B., The Middle East, Lond., 1950.

Garnett, Alice, "Capitals of Morocco", Scot- Géog. Magazine, Jan., 1928.

George, Pierre, La Ville. Le Fait urbain à travers le Monde, Paris, 1952.

Hamdan, G., Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.

-----------, "Some Aspects of the Urban Geog. of the khartoum complex", Bull. Soc. Géog. d'Egypte, t. XXXII, 1959.

-----------, The, Growte & Functional Structure of Khartoum", Geog. Rev:, ejan., 1960.

------------, "The pattern of Medieval Urbanism in the Arab World", Geog., April, 1962.

------------, Capitals of the New Africa", Econ. Géog. 1964.

Hodgkin, R, Sudan Geography, 1952.

Hoskins, H.H., The Middle East, N.Y., 1954.

Huzayyin, S.A.S., Les Villes septentrionales de I'Orient Arabe, C.R., Congrés Intern. Géog. Varsovie, 1934. t.III.

-------------, Arabia and the Far East, Cairo, 1942.

Jefferson, Mark, "Distribution of World's City Folk", Geog. Rev., July, 1931.

-------------, "The Law of the Primate City," Geog. Rev., April, 1939.

Klein J., La Tunisie, Coll. Que Sais-Je? Paris, 1949.

Lebon, J.H.G., "Site & Modern Development of Baghdad", Bull. Soc. Géog. D'Egypte, t. XXIX, 1956.

Le Lannou, Maurice, La Géog. Humaine, Paris, 1949.

Longrigg, S.H., Oil in the Middle East, Lond. 1961.

Mackinder, H.J., Briain & the British Seas, Lond.

Melamid, Alex., Economic Development & Urban Geog, Geog. Rev., Jan . 1961.

Morgan, F.W., Ports & Harbours, Lond. 1952.

Philipponneau Michel, Géog. et Action, Paris, 1962.

Rostovtzeff, M., Caravan Cities Oxford, 1932.

Royal Institute of International Affairs, The Middle East.

A Political & Economic Survey. Lond., 1958.

Sadek, D., "Medium - Sized Towns in the

Urban Pattern of Modern Egypt", Bull. Soc. Géog. d'Egypte, 1961.

Sorre, Max., Fondements de la Géog. Hamaine, Habitat, Paris 1952.

Stamp, L. Dudley, Intermediate Geog., Lond., 1941.

Stuart, Graham H., The International City of Tangier, Stanford, 1955.

Tinthoin, R., Un bourg de colonisation en Algérie: Saint-Denis du Sig, C.R., Cong. Intern. Géog., varsovie, 1934, t. III.

Tricart, j. Cours de Géog: Humaine, Fasc. II, Habitat Urbain, Paris, 1958.

Weulersse, J., Antioche, un type de cité d'Islam, C.R., Congrés Intern. Géog., Varsovie, 1934 t. III.

Whittlesey, D, The Earth and the State, Wash., 1944.

Winid, Walenty, The scope of Urban Geog. C.R., Congrés. Intern. Géog. Varsovie, 1934. t. III.

الفهـرس

دائرة حوار

فـــــنون

شــعر وقصة

التكويــن

الأبواب الثابتة

رئيس مجلس الإدارة

مكرم محمد أحمد

رئيـــس التحريـــر

مصطفى نبيل

روايات الهـــلال

تقـــــدم

ترانيم فى ظل تمارا

تأليـف:

محمد عفيفى

تصـــدر

١٥ سبتمبر ١٩٩٦

كتاب الهلال

القادم

الحقيقة والوهم فى الواقع المصرى

بقلم:

د. رشدى سعيد

يصدر

٥ أكتوبر ١٩٩٦

رقم الايداع
٩٦ / ٨٨٤٨
I.S.B.N
977-07-0497-0

هذا الكتاب

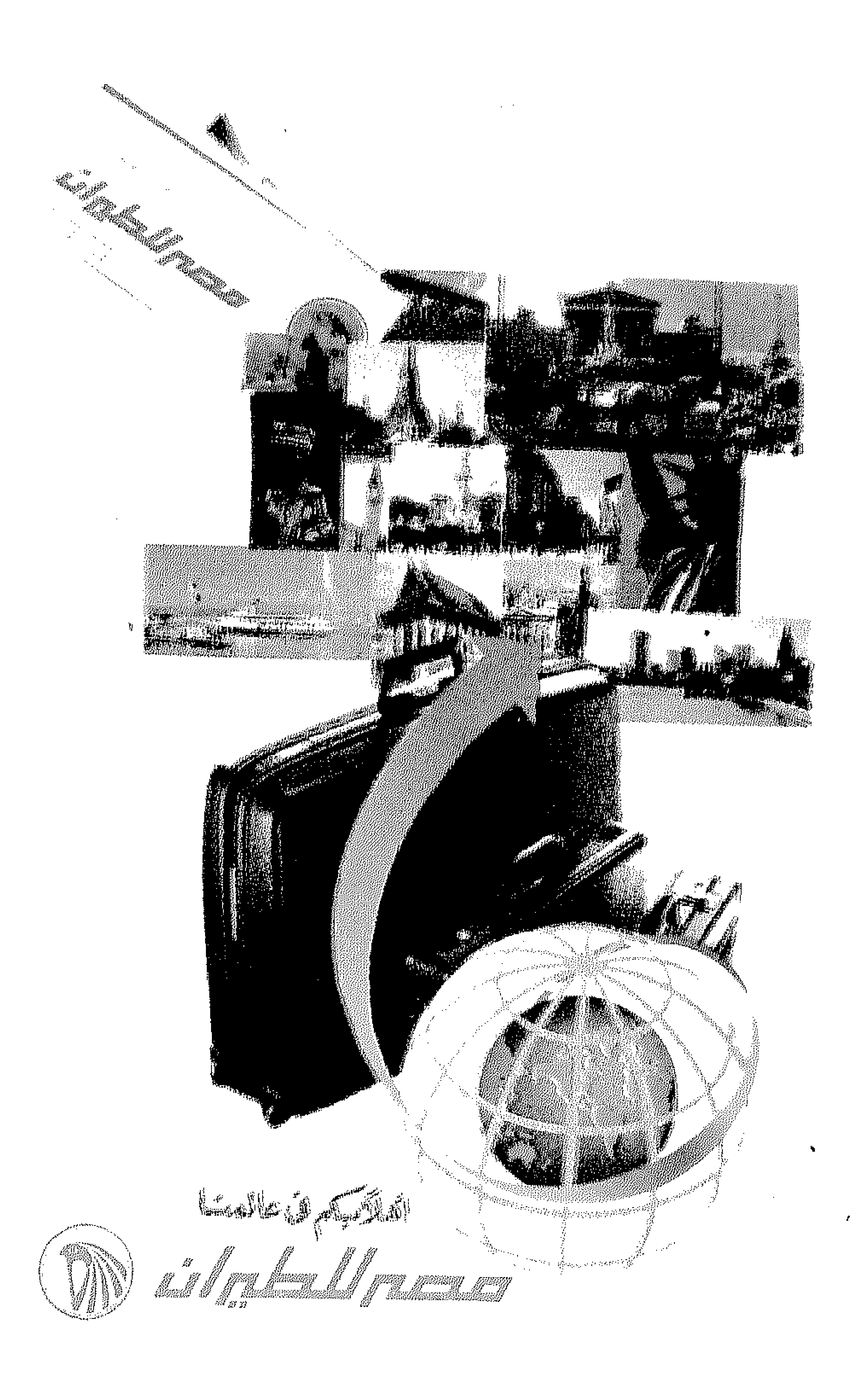
- آلت دار الهلال على نفسها إحياء ذكرى د. جمال حمدان، والذى لايكون بمجرد الحديث عنه، وانما بنشر تراثه العلمى، وإلقاء الضوء على الدرب الذى يدعو إليه ، والعمل على تحويل أفكاره ونظرياته إلى واقع.

وهذا الكتاب صدر فى منتصف الستينيات، وبالتحديد سنة ١٩٦٤، وهو كتاب بالغ الأهمية وغير مسبوق، وهو جزء من ثلاثية جمال حمدان، الذى يحتل العالم العربى فيه الدائرة الثانية، تسبقها دائرة مصر وتليها دائرة العالم الاسلامى. فمن الوطن انتقل إلى القرية ثم إلى العقيدة.

فللمدينة العربية دور غير عادى فى الحضارة العربية، فهذه المدينة انتقلت من كونها مصنعا إلى متحف وأخيرا إلى معمل ، فحضارة العرب كانت أساسا حضارة مدن، فالمدينة هى «مصنع» الحضارة العربية، غدت بعد التمزق والانهيار العربى «متحف» الحضارة العربية ، فمدننا الكبرى «تاريخ محفوظ» وهى نقطة التماس الحرجة فى عملية الاحتكاك الحضارى بين الشرق والغرب، والمدن العربية عند جمال حمدان جبهات للتصادم ومشاتل للتخمر السياسى ومواطن للوعى القومى، بينما هى التى تبث التغيير والتطوير فى كل أنحاء البلاد.

إنه كتاب مهم لا يخاطب الأجيال الحالية وحدها، إنما يخاطب التاريخ بلغة الجغرافيا، وهو كتاب يكشف عن عبقرية جمال حمدان، وقدرته الفذة على النفاذ الى التفاصيل الصغيرة ويصنع منها بناء متكاملا، وسياقا منطقيا متجانسا. وهو يكتب بحماس العاشق، وموضوعية العالم، وبصيرة الصوفى.

إن هذا الكتاب أهم دراسة علمية عن «المدينة العربية» التى كانت من وجهة نظر البحث العلمى أرضا مجهولة.


مصر للطيران
أهلا بكم في عالمنا
مصر للطيران